Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

NYPL RESEARCH LIBRARIES
3 3433 09469765 7

Digitized by Google

Digitized by Google

3-T01
Automobile

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT
MOTORRADWELT

31. Jahrgang

1929

Schriftleitung:
Geheimer Regierungsrat Dr. E. Valentin

Für den amtlichen Teil:
Freiherr H. U. von Dincklage-Campe
Generalsekretär des MMV.

NEW YORK PUBLIC LIBRARY

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7

Digitized by Google

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
479373 A
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS
R 1930 L

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

Die mit einem * bezeichneten Aufsätze sind mit Abbildungen versehen

Alphabetisch nach Stichwörtern geordnet

Seite

Abblenden von Kraftfahrzeugen 142
Achtzylinder, Ein neuer General Motors- 172
***AC-Zündkerzen** 232
***ADAC**-Motorrad-Länderfahrt . 264
Adaxclub-Rennen in Cordoba . . 487
Adler auf dem Pariser Salon 1929 451
*— auf der Automobil-Ausstellung in Genf 154
*— — — in Wien 154
— -Automobile beim St.-Moritzer Wettbewerb 373
*— -Kundendienst 355
— — -Schecks 484
Adlerwerke, Aus dem Geschäftsbericht der 190
Aerzteschilder für Mitglieder des MMV. 375
AHA-Autohilfe G. m. b. H., Unterstützung der 274
Alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau, Wer besitzt noch —? 218, 257
***Aluminiumkolben,** Pallas- . . . 35
Amerika, Aktive Bilanz des USA.-Ueberland-Omnibusverkehrs 437
—, Das Auto, —s wichtigster Exportartikel 504
—, Ergebnisse des Ueberland-Omnibus-Verkehrs in den USA. 464
—, Große Händlerbestände in den Vereinigten Staaten . . 389
—, Rekord-Automobilerzeugung in 220
—, Schutzmaßnahmen für Fußgänger in 315
—, Semesterbilanz der Autoindustrie in USA. 435
—, Straßenkennzeichnung in . . 315
Amerikaner kaufen Kilometer . 348
Amerikanische Gummireifenindustrie, Expansion der 186
Amerikanischen Automobilausfuhr, Strukturänderung in der 389
— Automobilproduktion, Die Ursache der großen 299
— Automobilzolls, Zur Ermäßigung des 346
—, Steigender Export der — Automobilindustrie 504
Amerikanischer Auto-Export, 2 Milliarden 107
Amsterdam, Deutsche Personenwagen in 40
Argentinien, Kraftwagen in . . . 294
—, Starkes Anwachsen des Automobilimportes in 64
Aufhebung der Führerscheinfreiheit für Kleinkrafträder? . . 483
Auslandauftrag für DKW. 175
Ausländische Motoren in deutschen Motorrädern 504
***Auslauf-** und Lenkbremse für Landflugzeuge 518
Auspuffgase, Amerikanische Untersuchungen über die . . . 59
***Ausstellungsstand** des Stempel-Werkes, Frankfurt am Main-Fechenheim, zur Berliner Automobilausstellung . . . 34

Seite

Auswirkungen der Fusion Chrysler-Dodge 213
Auto, Das unverwüstliche . . . 242
— gegen Eisenbahn 369
—, Sein erstes 185
— und Autofahren im Herbst . . 432
***Autobeleuchtung,** Ratgeber für — mit Osram-Autolampen . . . 415
Autobus unrentabel, die Straßenbahn d. billigste Verkehrsmittel 413
Autobus-Betrieb in Wiesbaden . 229
Autobusse, Erhöhte Rentabilität der Wiesbadener 505
— mit Notausgängen 505
Autobusstreckennetz in Italien 40
Autobusverkehrsnetz in USA. . . 39
Autofarbe, Blau ist die beliebteste 403
***Auto**-Flitterwochen 27
***Autohilfe,** Olex- 234
—, Stand der Arbeiten der — G. m. b. H. (AHA) 305, 329, 353
— Unterstützung der AHA- . . 274
Autok-Kettenantrieb für Automobilmotoren 34
Auto-Krise 165
Autoline-Kühlerschutz 60
Automobilausstellung in Kopenhagen 153
— in New York 506
*— in Rom 153
Automobilausstellungen 1929 . . 26
—, Genehmigte 172
Automobilexports, Ansteigen des deutschen — nach Oesterreich 348
Automobilreisen ins Ausland 113, 282, 306, 353, 397, 445
— nach Belgien 445
— — Bulgarien 445
— — Dänemark 445
— — England (Irland) 446
— — Estland 446
— — Finnland 446
— — Frankreich 282, 446
— — Griechenland 446
— — Holland 446
— — Oesterreich 398
— — Polen 46, 238, 490
— — Saargebiet 282, 446
— — Schweden 282
— — Schweiz 490
— — Spanien 306, 490
— — Tschechoslowakei . . 178, 398
— — Ungarn 398
Automobilsalon Genf 1929 . . . 269
Automobilsteuern, Das Problem der 72
Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft, Feier des 25-jährigen Bestehens 182
Automobilvermietung 33
Automobilversicherung, Was muß der Automibilist von der — wissen? 46
Autopreise, Rückläufige 347
Autotouring 1906—1929 58
Autos als Passagiergut 85
Auto-Trajektverkehr Friedrichshafen-Romanshorn 282
Barcelona, Deutsche Autos in . . 269

Seite

Bedeutung einer nationalen Automobilindustrie für die Allgemeinwirtschaft eines Landes 182
Beförderung des großen Gepäcks auf der Bahn bei Autofahrt nach der Schweiz 263
Belebung des Automarktes, Saisonmäßige, aber nur geringe . 192
Beleuchtung von Kraftwagen, Vorschriftsmäßige 39
***Beleuchtungsanlage** des modernen Kraftwagens 60
*— von Kraftfahrzeugen, Handhabung, Behandlung und Wartung der 120, 186
Beleuchtungspflicht, Besteht abends eine — für haltende Kraftwagen? 32
Benzinabscheider, Zwangsweise Reinigung der 422
Benzol, Marktlage für 192
—, Weltmarktlage für 127
Bereifung der Zugmaschinen ohne Güterladeraum 281
Bereifungsindustrie, Fragen der . 459
Berliner Straßen mit Rauhasphalt 295
***Bestand** an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich . . . 307, 336
Besteuerung der Sanierungsgewinne in der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofes . . . 270
***Betriebssicherheit** zugelassener Kraftwagen 289
Betriebsstoffmarkt, Ueberwachungsstelle zur Unterbindung von Preisunterbietungen am . 50
Betriebsstoffwesen, Wann kommt die Normung im 76
BMW. bei der Targa Florio . . 156
— Kleinwagen, Der neue . . . 301
*— -Kleinwagen, Der neue 0,75 l-15-PS- 350
***Bodensatz,** Wie bekommt man — aus dem Akkumulator heraus? 209
***Bohr-** und Fräsmaschinen, Wanderer-Spezial- 266
Bosch auf der Olympia-Schau in London 442
*— -Bremshelf, Der 359
—, Neue —-Siege 303
— -Sieg in Indianopolis 278
— in Rumänien 372
***Bremseneinstellung,** Das Problem der richtigen 6, 28
***Brennabor-„Juwel"** 331
*— -Stand auf dem Pariser Salon 479
Bücherschau . 52, 144, 226, 318, 524
***Buick-„Marquette"** 331
***Büssing** auf dem Brüsseler Automobilsalon 61
***Büssing** auf der Automobilausstellung in Kopenhagen 154
— AG, Aus dem Geschäftsbericht 321
*— -Ausstellungsstand in Buenos-Aires 110
*— in Barcelona 394
— -Sechsrad-Fahrgestelle f. USA. 278
*— -Omnibus für Tafalla in Spanien 184

Digitized by Google

Seite

Castiglioni als Nachfolger Schapiros? 42
Champion verdoppelt zwei seiner Anlagen 394
China, Statt Eisenbahnen Kraftverkehrsdienst in 300
***Chrysler**-Langstreckenfahrt auf der Avus 431, 463
Citroën-Preissenkung 374
***Continental**-Regenmäntel . . . 164
***Cowdrey** - Bremsenprüfvorrichtung 6, 28

Daimler-Benz auf dem Pariser Salon 1929 450
— AG., Aus dem Geschäftsbericht 321
*— Ausstellungsstand auf der Olympia-Schau in London . . 479
*— -Sechsradomnibusse in Paris und London 507
*— -Sechsradwagen in Spanien . 13
— -Sonderfahrzeug-Schau . . . 114
***Dalli**-Kommode 35
Danziger Hochschule, 25jähriges Bestehen der 136
Deutsche Automobilindustrie auf der Weltausstellung Barcelona 192
— Qualitätsautomobile 175
Deutschen Kraftfahrzeugverkehr, 3,46 Milliarden für den . . . 188
Deutsches Kennzeichen „Eichel und Blatt" jetzt auch für österr. Wagen 131
Deutschland an fünfter Stelle im Weltautomobilbesitz 347
Dienstunternehmen, Kraftfahrzeug- 202
***Dincklage-Campe,** Freiherr von — 60 Jahre alt 333
DKW., Ein Jubiläum bei —, der 250 000. Motor 416
— -Motor, Bordanlage mit — im „Do X" 372
*— — im Dornier-Flugschiff . . 520
— -Sieg im „Großen Preis von Europa" 505
D-Rad-Erfolg, Ein großer . . . 324
—, Neue Preise für das 487
Drahtspeichenräder, Wieder Zunahme der 60
Dreiachs-Omnibusse bei der Londoner Omnibus-Gesellschaft 501
Droschkenchauffeure, Neue Uniform der Berliner 218
Droschkenwesen, Unstimmigkeit im Berliner 50
Druckluft - Türschließvorrichtung bei Omnibussen 139
Dunkelheit, Kraftfahrzeuge, die während der — auf der Straße stehen, müssen mit hellbrennenden Laternen versehen sein, auch wenn in der Nachbarschaft Straßenlaternen brennen 270

Einfuhrbedarf Rumänien an Automobilen 272
Einkommensteuerbescheide, Die neuen 344
Eisenbahnen und Kraftwagen in England 150
***Elektrische** Lastkarren 183
England, Eisenbahnen und Kraftwagen in 150
—, Kraftwagen in 62
—, Kraftwagenbau in 184
***Englische** Anerkennung für deutsche Technik 21
Englischen Lastautomobilfabriken, zusammenschlußbestrebungen der 275
— Postverwaltung, Kraftwagen der 295

Seite

***Entwicklung** des Sechsradfahrzeugbaues, insbesondere der deutschen Konstruktionen
1. Teil Allgemeines über Sechsradfahrzeuge 423
2. Teil Konstruktive Einzelheiten der schweren Dreiachser 493, 513
***Ergebnis** der Kraftfahrzeugsteuer-Kommission 334
***Ergebnisse** einer 20 000 km-Nürburg-Prüfungsfahrt 456
Erlaß des Preuß. Innenministers 2
Eröffnung der ersten deutschen mit Fernsprechstellen versehenen Autostraße 374
Ersparnisse im Omnibusbetrieb durch teure Garagenmiete . . 319
Estland, Regelung des Kraftwagenverkehrs in 294

Fachzeitschriftenauswertung, Ausbau und Erweiterung der 42
Fahrtrichtungsanzeiger, Königsberger Straßenbahnwagen erhalten 389
Fahrvorschriften auf Schweizer Bergpoststraßen 316
Fahrzeugversicherung im Ausland 281
Federhaut Wilka-Trias 131
Fernomnibusse in den Vereinigten Staaten 9
***Feuerbekämpfung** in Garagen . . 400
Feuerlösch-Automaten Phylax für Autos 110
Feuerlöscher, ein notwendiges Autozubehör 14
Feuersicherer Weihnachtsbaum . 508
Feuerwehr, Wann befindet sich ein Kraftfahrzeug der — im Dienst? 146
Fiat-Konzerns, Expansion des — 371
— -Plänen, Zu den — der General Motors Corporation . . . 275
Flugweltrekorde, Sechs neue . . 324
Flugzeugindustrie, Günstiger Export der deutschen 366
Ford-Aktien, Die neuen — werden auch in Deutschland aufgelegt 86
— -Aktienemission, Keine Auslandsbeteiligung a. d. deutschen 151
—, Eine zweite —-Fabrik in Süddeutschland 505
— -I. G. Farben, Eine interessante internationale Verbindung 296
— in Polen 389
— in Rußland 299
— -Montage, Zunächst — in Rußland 348
—, Neue Montagestätte —s in Italien 436
— -Umstellung, Kosten der . . 213
— und Rußland 128
— und die Türkei 348
Förderung des Kraftwagenverkehrs? 300
***Fragekasten** 168, 208, 268, 314, 491
Fragen der Bereifungsindustrie . 459
„Framo"-Fabrikate 508
— -Lieferwagen als Ausfuhrobjekt 374
— -Transportwagen für Japan . 235
Frankreich, Befreiung von der Luxussteuer in 398
—, Die Automobilindustrie in . 437
—, Identifikation ausländischer Fahrzeuge in 375
—, In — laufen über eine Million Wagen 64
—, Kraftwagen in 170
—, Sonderbesteuerung für schwere Lastkraftwagen in 349
Französische Automobilisten fordern Herabsetz. d. Autosteuer 369

Seite

Französische Automobilproduktion beträgt 35 Prozent der europäischen 371
— Gummifabrik in Durlach . . . 504
— Gummireifenfabrikation in Deutschland? 436
*— Konstruktionsbedingungen für Geländefahrzeuge 284
Französischen Automobilexports, Steigerung des 371
— Automobilindustrie, Kampf in der 228
— Automobilwelt, Die berufliche Organisation der 298
***Fräsmaschinen,** Wanderer-Spezial-Bohr- und — 266
***Freuden** und Leiden eines Autler-Urlaubers 469
Frühzündung, Kolbendruck und 268
Führerausbildung, Die Spitzenverbände für Erleichterung der 248
Führerscheines, Verbilligung des Auto— für Ausländer . . 274
Führerscheinfreiheit, Aufhebung der — für Kleinkrafträder? 483
75-Stunden-Fahrt auf Wanderer . 61
Fusion Chrysler-Dodge, Auswirkungen der 213
— Continental und Peters Union 171
Fusionspläne in der amerikanischen Autoindustrie . . . 370

***Garage,** Moderne Pariser Groß- 137
*—, Neue — der Kraftverkehrs-Freistaat Sachsen AG. . . . 119
***Garagen,** Feuerbekämpfung in — 400
Garagenfrage in Technik, Wirtschaft und Verwaltung, Die 267
Garagenverhältnisse in Paris . . 343
Garantiezeit für Kraftwagen . . 33
Gebrauchte Kraftfahrzeuge, Taxstelle für 70
Gebrauchten Wagen, Das Problem der 3
Gefahren des Hupens und das Hupverbot, Die 402
Gefälligkeitsfahrt im Auto . . . 32
***Geländefahrzeuge,** Französische Konstruktionsbedingungen für 284
***Geländewagen,** Ein neuer Sechsrad- 12
Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken stellt die Verkaufstätigkeit ein 38
General Motors in China 437
— im Flugzeugbau 276
*—, Marquette, der neue 3½-Liter-Personenwagen der . . 473
*— -Omnibus „Yellow" 362
—, Rekordumsätze bei der . . . 350
— und Ungarn 172
—, Zu den Fiatplänen der . . . 275
Genfer Automobilsalon 1929 . . 269
Geräusch von Motorrädern darf Personen nicht belästigen . . 126
Gerichtliche Gutachten der Berliner Handels- und Industriekammer über Ford-Traktoren 270
— Kraftfahrzeuge 270
— Kraftfahrzeuggewerbe 270
Gesellschaftsfahrt des MMV. (Fuchsfahrt nach dem Zermützelsee) 397
„GF"-Simplex-Räder in Amerika 235
Giornale d'Italia über Mercedes-Benz 107
Glühzündungswert der Zündkerzen 168
Glysantin, Vertriebsorganisation für 484
Griechischer Automobilimport . 107
Großen Preis der Nationen, 22
***Großgarage,** Eine moderne Pariser 127
Nennungen zum 249
Gummitrust, Der neue 171

Digitized by Google

Seite

Haftpflichtversicherung, Zur Frage der 377
***Hanomag**-Innensteuer-Luxus-Limousine 508
***Hansa-Lloyd** auf der Automobilausstellung in Kopenhagen 153, 207
*— -Expreßwagen vor dem Ozeanriesen „Bremen" 472
— -Goliath 355
—, Preisermäßigung bei . . . 442
***Harz,** Pfingstfahrt in den . . . 219
Havelchaussee, Eingabe gegen eine Sperrung der — für Kraftfahrer 375
***Heizung,** Dalli-Kühler und Motor 35
Hochelastische Vollgummireifen 186
Horch auf der Automobilausstellung in Kopenhagen 153
*— -Sechsrad-Geländewagen . . 12
Hupens, Die Gefahren des — und das Hupverbot 402

***Im** Auto vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf 95, 115, 161, 199, 260, 311
Internationale Alpenfahrt 1929 248
— Herbstmesse, Dieses Jahr keine — in Frankfurt a. M. 274
Internationalen Automobilausstellungen, Deutsche Beteiligung an — im April und Mai 172
*— — Hervorragende Beteiligung der deutschen Automobilindustrie an 153
— Fahrausweis, Preisermäßigung f. 304
Internationaler Führerschein für Fahrt durch den Polnischen Korridor 26
Internationales IX. Baden-Badener Automobil-Tournier . . 114
— VI. Klausenrennen 198
Irreführende und verbotene Namensbezeichnung des MKV. 238
Italien, Autobus-Streckennetz in 40
—, Verstärkter Automobilexport nach Deutschland 64
Italiener in der deutschen Automobilindustrie 15
Italienische Automobilstatistik . 480
Japan, Errichtung einer Autoindustrie in 437

Kampf in der französischen Automobilindustrie 228
Kapitalzins und Autoindustrie . 37
Kardinalpunkte, 25 — f. d. Verkehr 167
Kartellierung, Straffe — des Reifenhandels 16
Kartenmaterial 354
Katzenauge bei Fahrrädern, Das 94
Kein Rutschen mehr? 136
— Vorfahrtsrecht der Straßenbahn 126
Kennzeichens, Anbringung eines hinteren — an Motorräder . 421
Kettenantrieb, Auto-— für Automobilmotoren 34
Kleinauto, Das moderne — in Deutschland 47
***Knorr**-Druckluft-Türschließvorrichtung bei Omnibussen . . 139
Kolbendruck u. Frühzündung . . 268
Konzentration in der französischen Automobilindustrie . 412
Kraftfahrzeug-Außenhandel 1928 84
— -Dienstunternehmen 202
Kraftfahrzeugfähre Konstanz—Meersburg 160
Kraftfahrzeugindustrie, Die deutsche 49
—, — — in den Augen des Kraftfahrzeughandels 191
Kraftfahrzeugsteuer, Baldiger Ersatz der — durch eine Brennstoffsteuer nicht ausgeschlossen 228
Kraftfahrzeugsteuer bei Verwendung von Lastkraftwagen zur Personenbeförderung 408
—, Ermäßigung der 160
— -Fragen in USA., Studienreise zur Prüfung der . . . 136
*— -Kommission, Ergebnis der . 334
Kraftfahrzeugversicherung, Tarifreier Zustand in der . . . 368
—, Zunehmende Konkurrenz i. der 152
Kraftomnibusse für Stadtverkehr bevorzugt 210
Kraftomnibusunternehmer, Vereinigung der internationalen . 275
***Kraftstoff**-Forschung, Moderne . 25
***Kraftverkehr** Freistaat Sachsen AG., Neue Wagenhalle der . 119
Kraftwagen im Dienste der Eisenbahn 310
— — — Reichspost 11
— in Frankreich 170
— zur Miete 80
Kraftwagenbau in England . . . 184
Kraftwagenreifen-Geschäft 1929 39
Kraftwagen-Reparatur und -Zubehör auf der Kölner Frühjahrsmesse 61
Kronprinz-Räder auf der Ausstellung 13
***Krupp,** Entwicklung der — -Sechsradwagen 99
Kühlerdefekten, Abhilfe bei . . 268
Kühlerschutz „Autoline" . . . 60
Kühlwassertemperatur, Wie soll die — beim Kraftfahrzeugmotor sein? 208

Lage des deutschen Luftverkehrs 290
***Langstreckenfahrt** auf der Avus mit einem Chryslerwagen 431, 463
***Langstreckenwettbewerb** auf d. Nürburgring 430
***Lastkarren,** Elektrische 183
***Lebensfahrt** eines Pioniers der Automobilindustrie 179
***Lehren** der Musterreparaturwerkstatt 51
Lettland als Absatzland f. Kraftwag. 106
Links fahren, rechts überholen 282
Löschgerät, Geeignetes — für Kraftwagenräume 306
Luftbereifung bei den schweizerischen Alpenposten . . . 326
Luftfahrtausstellung, Internationale — New York 1930 . . 366
Lufthansa, Die Anleihepläne der 366
Luftverkehrs, Die Lage des deutschen 290
Luftverkehrsausstellung, Internationale — in Helsingfors . 366
Luxussteuer, Befreiung von der — in Frankreich . . . 398

Machen sich Kraftwagenführer strafbar, wenn ihre Wagen Passanten bespritzen? . . . 147
Magirus-Omnibus, Mit dem — nach Barcelona 394
— -Omnibusse in Holland . . . 458
***Magnet**-Ableuchtlampe, Eine neue 418
Mannesmann-Geschäftsaufsicht oder Liquidation? 355
Marktlage für Benzol 192
Marquette, der neue 3½-Liter-Personenwagen der General Motors 473
Mercedes-Benz-Erfolge in aller Welt 302
—, Giornale d'Italia über . . . 107
*— im Verkehr der Großstadt . 254
— im 24-Stunden-Rennen in Le Mans 35
*— in Baden-Baden 325
— in New York u. Amsterdam 86
*— -Lastautos mit Rohölmotor in Amerika 143
— siegt in Buenos Aires . . . 40
— -Sonderfahrzeug-Schau . . 114
*—-Stand auf d. Ausstellung in Rom 153
*— -Straßenkehrmaschinen mit Sprengvorrichtung 202
Minimax-Feuerlöscher 14
*—, -Schaumlöschverfahren bei Garagenbränden 400
***Mittelländischen Meer** zum Persischen Golf, Vom 95, 115 161, 199, 260, 311
MMV., Anschluß des — an den Automobilclub v. Deutschland 46
— -Generalversammlung, Auszug aus Protokoll der 70
——, Einladung zur 511
— -Gesellschaftsfahrt für Berliner Mitglieder . . . 197, 237
— -Mitglieder, Versicherung für 113
—, Reiseberatung, Triptyque-Ausgabe 160
— -Vereinsabzeichen 46, 198, 257, 421
***Moderne** Kraftstoff-Forschung . 25
— Technik und Tier 288
Moderner Autoverkehr 222
Motalin u. synthetisch. Benzin . 347
Motorrad, 24 Stunden auf dem 303
Motorradfabrikation, Zusammenlegung der NSU.-Wanderer 322
Motorradindustrie, Rekordproduktion der deutschen . . . 367
***Motorrad**-Länderfahrt, ADAC.- 264
***Musterreparaturwerkstatt,** Die Lehren der 51

***NAG** auf dem Pariser Salon 1929 451
*— -Protoswagen, Mit dem 1. Preis ausgezeichneter . . 278
*— -Schnellastwagen im Dienste der Reichspost 203
Nichtmitsichführen der Steuerkarte und Zusallungsbescheinigung sowie des Führerscheins sind ideel-konkurrierende Zuwiderhandlungen . 206
***Nichts** wegwerfen! 225
Nichtsplitterndes Glas 294
***Nordafrika,** Der Sieg des Autos über die Schiene in 265
Normung im Betriebsstoffwesen, Wann kommt die 76
***Notreparaturen** 168
***NSU,** Ergebnisse einer 20 000 km-Nürburg-Prüfungsfahrt mit NSU-Wagen 456
—-Sanierung?, Württemberg geg.
*— -Sieg auf der Langstreckenfahrt für kompressorlose Tourenwagen des ADAC. . . . 458
***Nürburg**-Prüfungsfahrt, Ergebnisse einer 20 000 km- . . 456
Nürburgringes, Um die Subventionierung des 18

***Oeffentliche** Meinung 331, 355, 377, 399
Oelflecke, Wie reinigt man — auf dem Pflaster? 268
Oelwahl b. Schmieren des Motors 268
Oesterreich, Automobilindustrie und Kraftwagenabsatz in . . 250
—, Grenzkarten an Stelle von Grenzpassierscheinen für . 354
— verbietet Soziussitze bei 350-ccm-Rädern 506
Oesterreichische Automobilindustrie. Günstige Konjunktur der 64
— —, Schwierige Lage der . . 107

Digitized by Google

Seite

Oesterreichischen Lastkraftwagen-Industrie, Guter Geschäftsgang bei der 388
***Olex**-Autohilfe 234
Omnibusbetrieb, Ersparnisse im — durch teure Garagenmiete 319
***Opel** auf dem Pariser Salon 1929 451
— auf der Automobil-Ausstellung in Wien 154
— -Bahnhof in Rüsselsheim . . 108
— -Erfolge in Portugal 416
— -General Motors 86
— -Lastwagen in Holland . . . 442
— und General Motors 438
— verkauft! — die deutsche Wirtschaft verdient! Ein genialer Schachzug? 127
***Organisation** der Reklameabteilung einer Automobilfabrik 406, 453, 481, 521
Organisation, Die berufliche — der französischen Automobilwelt 298
***Orkan**-Vergaser 187
***Osram**-Autolampen, Ratgeber für Autobeleuchtung mit . . 415
*— -Beleuchtungsanlage des modernen Kraftwagens 60
*— -Sucherlampen 13
Osterfahrt nach Paris 128
Ozeanflug, Der erste 365

***Pallas**-Aluminiumkolben . . . 35
*— vollautomatische Zentralschmierung 90
Paris feiert deutsche Sportsleute 35
—, Garagenverhältnisse in . . . 343
***Pariser** Salon 1929 . . . 447, 450
*— —, Olympia-Schau in London 479
— —, Starke deutsche Beteiligung am 384
*— — und das europäische Automobilproblem, Rückblick und Ausblick 477
— Straßenverkehr 517
Parken parallel zur Bordkante oder unter 45°? 143
—, Ratschläge für sachgemäßes 402
—?, Wo darf man 209
Parker-Eisen, Rostfreies . . . 18
Persien, Steigende Verwendung von Kraftfahrzeugen in . . 212
Peters-Union-Motorradreifen 1929 61
Petroleum als Waschmittel . . 168
Pferdefuhrwerke nutzen die Landstraße am meisten ab . 295
Phylax-Feuerlösch-Automaten für Autos 110
Pleuellagerdeckel, Befestigung der 268
Pneumatiks, Haltbarkeit der . . 168
Polen, Bau von Kleinflugzeugen in 356
—, Einfuhrerlaubnis für deutsche Motorräder nach — auf Kosten der Einfuhr deutscher Automobile 274
— Einfuhrverbot für deutsche Motorräder aufgehoben . . . 188
—, Erweiterung des poln. Einfuhrverbotes für deutsche Kraftwagen 64
—, Neues poln. Einfuhrkontingent für deutsche Kraftwagen . . 107
Polizeibeamten, Darf von einem — verlangt werden, daß er Namen, Wohnung und Dienstnummer nennt? 338
Polizeiliche Maßnahmen gegen wilde Motorradfahrer in München 503
Polnische Automobilia 389
Preisausschreiben der Wanderer-Werke 53
Preisermäßigung bei Hansa-Lloyd 442

Seite

Preisstatistik für verschiedene Wagentypen, Neuartige . . . 435
Preußischer Finanzausgleich und Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer 48
Probefahrtkennzeichen, Zuständigkeit für die Erteilung von 81
Probeflüge mit Junkers-Schwerölflugmotor SL 1 366
Problem der gebrauchten Wagen 3
***Problem** der richtigen Bremseneinstellung 6, 28
***Produktion** von Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich . . . 337
Produktionserhöhung und -erweiterung bei Steyr 442

Quo vadis, Automobilindustrie Deutschlands? 399

Ratschläge für sachgemäßes Parken 402
Rechts darf nicht überholt werden 33
— fahren, links überholen . . . 282
*— - oder Linkssteuerung . . . 380
Registrierung des Eigentums an Kraftfahrzeugen 503
Registrierungsstelle, Kraftfahrzeug- 18
Reichsbahn, Die — und der Kraftwagenwettbewerb . . 149
Reichsbahnkraftwagenverkehrs, Starke Zunahme des . . . 39
Reichspost, Der Kraftwagen im Dienste der 11
—, Deutschlands größtes Kraftverkehrsunternehmen . . . 484
— und Reichsbahn 355
Reichsverbandes der Automobilindustrie, 28. Mitgliederversammlung des 273
Reifen und Federn 131
Reifengeschäft 1929 39
Reifenhandels, Straffe Kartellierung des 16
***Reklameabteilung** einer Automobilfabrik, Organisation 406, 453, 481, 521
Rekordleistungen bei der „Zeppelin"-Weltreise 415
Rennsieg und Motorenschmierung 276
Rentabilität eines Autos für Geschäftsinhaber 30
Reparaturpreise, Auto- 377
***Rohölmotor,** Deutsche Lastautos mit — in Amerika 143
Rom, In der Automobil-Ausstellung nur Mercedes 86
Rostfreies Parker-Eisen 18
Rumänien, Hoher Einfuhrbedarf an Automobilen in 272
Russischen Automobils, Um den Typ des 412
— Flugnetzes, Ausbau des . . 366
Rußland, Erweiterung des Wissenschaftlichen Automobilinstituts in Moskau 166
—, Ford und 128
—, Kraftverkehr in 504
— plant den Bau einer Automobilfabrik 64
— — auch den Bau einer großen Motorradfabrik . . 349

Sanierungsgewinne, Die Besteuerung der — in der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofes 270
Schalldämpfer-Wettbewerb, Deutscher 64
Schmieren des Motors, Oelwahl 268
Schmierung, Rennsieg und Motoren- 276

Seite

***Schnellastwagen** im Dienste der Reichspost 203
Schneller und sicherer! 222
Schont Eure Luftreifen! . . . 59
Schönheitskonkurrenz in Wiesbaden 254
***Schulzahnpflege,** Das Auto im Dienste der 302
Schüttoff-Motorräder, Die Reichspost kauft laufend 373
Schutzmaßnahmen für Fußgänger in Amerika 315
***Schwarzen** Meer, Vom — zum deutschen Rhein 357
Schweiz, Autofahrt nach der —, Beförderung des großen Gepäcks auf der Bahn 263
Schweizer Bergpoststraßen, Fahrvorschriften auf 316
***Sechsradfahrzeugbaues,** Die Entwicklung des —, insbesondere der deutschen Konstruktionen 423
1. Teil. Allgemeines über Sechsradfahrzeuge 423
2. Teil. Konstruktive Einzelheiten der schweren Dreiachser 493, 513
***Sechsrad**-Geländewagen, Ein neuer 12
***Sechsrad**-Omnibus Büssing- im Hochharz 50
*— -Omnibusse Daimler-Benz- in Paris und London 507
*— in London 429
*— -Wagen, Entwicklung der Kruppschen 99
*—, Französische 284
—, Für die Einführung von . . . 36
*— -Konstruktionen, Deutsche . 99
Semesterbilanz der Autoindustrie in USA. 435
Shell-Produktion, Steigerung der — in 1928 151
***Sieg** des Autos über die Schiene in Nordafrika 265
Sonderfahrzeug-Schau der Daimler-Benz-Werke 114
***Spanien,** Das moderne 13
—, Nationalisierung der Automobilfabrikation in 172
Spidolinöl für Motorenschmierung 278
***Spreewaldfahrt** 239
Stärkerer Zollschutz Voraussetzung für die Bildung eines deutschen Autotrustes . . . 319
***Statistik** 307, 336
***Sternfahrt** nach Monte Carlo . . 89
Steyr auf dem Pariser Salon . . 452
—, Produktionserhöhung und -erweiterung bei 442
Straßenbahn, Kein Vorfahrtrecht der 126
***Straßenkehrmaschinen** mit Sprengvorrichtung 202
***Straßenkennzeichnung** in Amerika 315
Straßenkreuzungen, Müssen an — stets Hupensignale abgegeben werden? 33
Straßenordnung, Verbesserung der 404
Streckenkarten der AHA Autohilfe 375, 421
Studienreise, Einladung zur Teilnahme an der — des Redega nach Paris 354
— zur Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerfragen in USA. . 136
***Sucher**-Lampen 13
Syrien, Kraftwagen in 26

Tankstellennetzes, Deutschland steht hinsichtlich der Dichte seines — vorläufig noch an letzter Stelle 295

Digitized by Google

Seite

Taxstelle für gebrauchte Kraftfahrzeuge 70
Taxstellen, Der Wert der . . . 281
Technische Fortschritt am Kraftfahrzeug in seiner Bedeutung für den Verkehr, Der . 382
***Thüringen**, Winterfahrt nach . 73
Tourenwagen, Die 10 000 km-Fahrt für 136
Triptyque-Ausgabe für MMV-Mitglieder 24, 177, 198
Tschechenkronen nach Böhmen mitnehmen 136
Tschechoslowakei, Starke Zunahme des deutschen Autoexports nach der 64
—, Verdoppelung der Autoausfuhr nach der 128

Ueberkomprimierter Motor, Wie wird ein — behandelt? . . 268
Ueberwachungsstelle zur Unterbindung von Preisunterbietungen am Betriebsstoffmarkt . 50
Und doch! Der Autofahrer wird verurteilt! 410
Unfallstatistik, Berlins — des dritten Quartals 504
Unfallziffer, Sturz der 189
Unfallziffern, Verminderung der — im Automobilbau . . . 368
***Ungeschützte** Bahnübergänge . . 136
Unterhaltungskosten meines Kraftfahrzeuges, Wie verringere ich die 54
Unzulängliche Absatzentwicklung a. d. deutschen Automarkt 388

***VDO**-Magnet-Ableuchtlampe . 418
Verband der Auto-Zubehör-Fabrikanten gegründet . . . 229
Verbesserung der Postbeförderung nach Amerika 366
— der Straßenordnung 404
***Vergaser**, Einiges über den — und seine Bedeutung für ein modernes Kraftfahrzeug . . 187
— mit Beschleunigungspumpe . 390
Verhältnis des Autoexportes zur Autoproduktion 39
***Verkehrs-ABC** für Groß-Berlin 103. 123, 204, 245, 292, 385
Verkehrserleichterungen für Ausländer in Deutschland . 218
Verkehrssicherheit und ihre Anforderungen an Bau und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge 340
Verkehrswachten, Vertretertagung der 24
***Verkehrszeichen** f. Brücken . . 257
— ohne Polizeiverordnung ungültig 206
Verringerung der Unterhaltungskosten des Kraftfahrzeuges 54
Versicherung 305
— für MMV.-Mitglieder . . . 113
—, Was muß der Automobilist von der Automobil— wissen? 46
Versicherungsabteilung des MMV. 445
Vollgummireifen, Auslauffrist für gewöhnliche — an Kraftfahrzeugen 248
—, Hochelastische 186
***Vomag** auf der Automobilausstellung in Amsterdam . . . 156
*—-Lastkraftwagen u. Omnibusse 326
— -Sechszylinderomnibus, 100 PS, im Erzgebirge 170
Voran-Vorderradantrieb im Schnee 132
Vorderradantrieb im Schnee . 132
Vorfahrtsrecht, Kein — der Straßenbahn 126
Vorschriftsmäßige Beleuchtung von Kraftwagen 39

Seite

Wachsender Verkehr — wachsende Unfallziffer 295
***Wagenhalle**, Neue — der Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G. 119
Wagenschilder für Aerzte . . . 329
***Wanderer** auf dem Pariser Salon 1929 455
*—, Der neue —2½-Liter-Sechszylinder 77
— -Preisausschreiben 53
*—, -Sechszylinder bei der Rundfahrt in München 147
*— -Spezial-Bohr- und -Fräsmaschinen 266
Wann befindet sich ein Kraftfahrzeug d. Feuerwehr i. Dienst? 146
— muß der Kraftfahrer hupen? 146, 207
— rentiert sich für Geschäftsinhaber ein Auto 30
Waschmittel, Petroleum als . . 168
Welcher Abstand muß zwischen der haltenden Straßenbahn und dem überholenden Kraftfahrzeug vorhanden sein? . 33
Weltausstellung Barcelona, Die deutsche Automobilindustrie auf der 192
Weltmarktlage für Benzol . . . 127
Wer ist wo? 148, 189, 221, 249, 271, 291, 316, 333, 364 411, 431, 502
Aders, Dipl.-Ing. Erwin, Konstruktionschef bei Daimler-Benz AG. in Gaggenau . . 271
*Benz †, Dr.-Ing. e. h. Carl . 179
de Bergendorf-Hoepflinger bei Adler 364
von Bornemann bei The H. K. McCann Co. 364
Boulade †, Generaldirektor . 364
Carlson, Geo, European Director der europäischen Ford-Unternehmungen 431
*Diehl, Joh. Fr., 50 Jahre im Hause Opel 364
*Dincklage-Campe, Freiherr von, 60 Jahre alt . . 333
Dunning, C. W., Assistant Manager bei Ford, Berlin . . 431
Ewerbeck, Walter, bei Horch 411
Fischbach, Dr. jur. Walter, Direktor d. Händler-Verbandes 502
Gehr, Direktor, 25jähriges Dienstjubiläum bei NSU . . 291
Gerlach, Paul, Stellvertr. Advertising Manager der Ford Motor Co., Berlin 502
Groß, Ernest W., Leiter der Propagandaabteilung bei Opel 364
Grüttefien, Chefredakteur Gustav, 50 Jahre alt 411
Heine, Edmund C., Manager der Ford Motor Company. Berlin 431
Hirschfeld, Georg, bei Horch 431
Hubrig, Friedrich, Beförderung zum Ministerialrat 431
Kathe †, Alfred 364
*Kissel, Wilhelm, 25 Jahre bei Daimler-Benz AG. tätig 271, 316
Klee, Direktor Hermann, Vorstandsmitglied der Wanderer-Werke 431
*Kleyer, Heinrich, 75 Jahre . 9
Löffler †, Prof. Dr. Stephan 502
Luschnath, Dipl.-Kaufmann H., übernahm die Werbeabteilung der Wanderer-Werke . 431
Mamroth, Kommerzienrat Paul, 70 Jahre 411
Markmann, Paul, nicht mehr Direktor bei Adler 502
*Mooney, J. D., Präsident der General Motors Export Co. . 364
Nallinger, Dr. h. c., 25 Jahre im Automobilbau 221

Seite

Nallinger, Dr. h. c., Berufung in den Aufsichtsrat der Daimler-Benz-AG. 271
Neue Vorstand des Händler-Verbandes, Der 502
*Nibel, Direktor Dr., 25 Jahre bei Daimler-Benz 148
Petersen, Rolf, Advertising Manager der Ford Motor Co., Berlin 502
Porsche, Dr.-Ing, geht zu Steyr 40
v. Radowitz, Unterstaatssekretär z. D. Wilhelm, ist als Vizepräsident des A. v. D. zurückgetreten 271
Reiß, Robert † 18
Reuß, Dr. Alfons, Direktor des Händler-Verbandes 502
*Reuter, I. J., Generaldirektor der Adam Opel AG. . . . 502
Rhoda, Paul, Berufung in d. Aufsichtsrat von Daimler-Benz AG 271
Roth, Dipl.-Ing., wurde techn. Direktor der Automobilabteilung von Friedr. Krupp, Essen 291
*Rubensdörffer, 25 Jahre bei Daimler 364
Schaupp, Prokurist, 25 Jahre bei den Adlerwerken . . . 148
Schruff, Emil, 50 Jahre alt 59
Sommer, Dipl.-Ing. Adalbert, erhielt Handelsvollmacht bei Bauer & Schaurte 291
Vorstand des Verbandes der Kraftfahrzeugteile-Industrie Deutschlands 502
*Winklhofer, Kommerzienrat Johann, 70. Geburtstag . 291
Wert der Taxstellen 281
Wiederum ein neuer Verein . 331
Weshalb? Warum? Wozu? 491, 512
Wilka-Trias-Federhaut 131
***Winterfahrt** nach Thüringen . 73
Winterlager von 30 000 DKW-Motorrädern 156
***Wochenendidylle** in USA. . . . 287
Württemberg gegen die NSU-Sanierung? 39

***Yellow-Omnibus** der General Motors 362

Zahl der Kraftfahrzeuge in der Provinz Brandenburg . . . 503
Zählwerke für Kraftfahrzeuge 160
Zeitschriftenauswertung, Ausbau und Erweiterung der . 42
***Zentralschmierung**, Die vollautomatische Pallas- . . . 90
ZF-Einheitsgetrieben, Sonderausrüstungen an — f. Lastwagen 372
Zielfahrt nach Wien . . . 225, 271
Zugmaschinen, Bereifung der — ohne Güterladeraum 281
Zunahme d. Kraftfahrz. i. Berlin 72
Zukünftiges Bauen 244
Zündapp erringt beste Wertung der deutschen Teams . . . 415
—, Lettische Journalisten auf — auf einer Weltreise in Nürnberg 372
—, Sieger in der Harz-Heidefahrt des ADAC. . . . 487
— siegreich im Harz 324
Zündkerzen, Glühzündungswert der 168
—, Wie soll man — aufbewahren? 209
*— 200 000 täglich 232
Zurückdrängung ausländischer Automobile vom tschechischen Markt 348
Zusammenarbeit, Ein wichtiger Schritt zur europäischen . . 15
Zustellung der Vereinszeitschrift 445, 511
Zwangsweise Reinigung der Benzinabscheider 422

Digitized by Google

Alphabetisch nach Verfassern geordnet

Seite

***Arnau, Frank:** Autotouring 1906 58
***—,** Der Pariser Automobilsalon und das europäische Automobilproblem, Rückblick und Ausblick 477
—, Fragen der Bereifungsindustrie 459

Birabeau, André: Sein erstes Auto 185
***Bolle, F.:** Rechts- oder Linkssteuerung? 380
—, Die Gefahren des Hupens u. das Hupverbot 402
***Born, Dr. F.:** Handhabung, Behandlung und Wartung der Beleuchtungsanlage von Kraftfahrzeugen 119, 186
Bresele, Rechtsanw. Dr.: Die Gefälligkeitsfahrt im Auto . 32
Brönner, Dr.: Die Besteuerung der Sanierungsgewinne in der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs 270
—, Die neuen Einkommensteuerbescheide 344
—, Die Kraftfahrzeugsteuer bei Verwendung von Lastkraftwagen z. Personenbeförderung 408

***Cappé, Richard:** Freuden und Leiden eines Autler-Urlaubers 469

***Doerschlag, Siegfried:** Vom Schwarzen Meer zum deutschen Rhein 357

Engert, Dipl.-Ing. Georg: Der technische Fortschritt am Kraftfahrzeug in seiner Bedeutung für den Verkehr . . 382

***Halbe, Max Waldemar:** Auto-Flitterwochen 27
Halm, Kriminal-Insp.: Wann befindet sich ein Kraftfahrzeug der Feuerwehr im Dienst? . 146
Hamann, Ingenieur: Wie verringere ich die Unterhaltungskosten meines Kraftfahrzeuges? 54

Kohlmann, Ing.: Auto-Reparaturpreise 377
***Kort, W.:** Im Auto vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf 95, 115, 161, 199, 260, 311

Seite

***Lapp, Dipl.-Ing. C. W.:** Das Problem der richtigen Bremseneinstellung 6, 28
***von Lengerke:** Pallas-Aluminiumkolben 35
Lion, A.: Wann kommt die Normung im Betriebsstoffwesen? 76
Locher, Reg.-Baurat a. D.: Verkehrssicherheit und ihre Anforderungen an Bau, Ausrüstung der Kraftfahrzeuge . 340
Ludwig, Dr. Heinz: Das Problem der gebrauchten Wagen 3

***Mariol, C.:** Eine moderne Pariser Groß-Garage 137

National Automobile Chamber of Commerce, New York. Ratschläge für sachgemäßes Parken 402

Peters, Dr. Carl Heinrich: Ford und Rußland 128
—, Lettland als Absatzland für Kraftwagen 106
—, Um den Typ des russischen Automobils 412

Raskob, J. J.: Schneller und sicherer! Moderner Autoverkehr 222
Reinsch, Hans H.: Der erste Ozeanflug 365
Renner, Walter: Das unverwüstliche Auto 242
***Rockenfeller, Theo:** Spreewaldfahrt 239
—, Winterfahrt nach Thüringen . 73
Runkel, Dr. Fritz: Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost 11

Schirz, Oberingenieur: Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie . 49
—, Pariser Salon 447
***Schley, Edgar:** Die Lehren der Musterreparaturwerkstatt . . 51
—, Kraftfahrzeug-Dienstunternehmen 202
Schmitt-Arnau: Autokrise . . 165
***Seifert, Dipl.-Ing. A.:** Die Entwicklung des Sechsradfahrzeugbaues, insbesondere der deutschen Konstruktionen

Seite

1. Teil: Allgemeines über Sechsradfahrzeuge 423
2. Teil: Konstruktive Einzelheiten der schweren Dreiachser 493, 513

Steinitz, Dipl.-Ing. Otto: Die Verbesserung der Straßenordnung 404
Stockmar, Reichsbahnoberinspektor: Autofahrt nach der Schweiz, Beförderung des großen Gepäcks auf der Bahn . 263
Strakele, Heinz: Automobilindustrie und Kraftwagenabsatz in Oesterreich 250
Stulz, Rechtsanw. Dr.: Wo darf man parken? 209

***Trautmann, Dr. F.:** Der Bosch-Bremshelf 359

Uebelhoer, Dr. M.: Kampf in der französischen Automobilindustrie 228
—, Die Konzentration in der französischen Automobilindustrie 412
Umbrecht, Hans: Moderne Technik und Tier 288

Dr. V.: Quo vadis, Automobilindustrie Deutschlands? . . . 399
***Valentin, Geh. Reg.-Rat Dr. Ernst:** Lebensfahrt eines Pioniers der Automobilindustrie . 179
—, Feuerbekämpfung in Garagen 400
Vogel, Ing. Wolfgang: Nichts wegwerfen! 225

Wernekke, Geh. Reg.-Rat: Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart 226
—, Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe zur Schaffung eines zeitgemäßen Straßennetzes 144
—, Fernomnibusse in den Vereinigten Staaten 9
***Werner, Dr.:** Pfingstfahrt in den Harz 219
***Wilke, F. W. A.:** Organisation der Reklameabteilung einer Automobilfabrik . 406, 453, 481, 521
Wirth, Prof. Dr.: Zur Frage der Haftpflichtversicherung . . . 377
***Woltereck, Hans:** Eine neue Aus- und Lenkbremse für Landflugzeuge 518

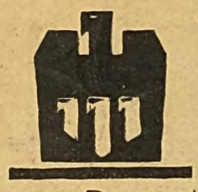
Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS

„KRAFT"



Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1927 über

16,5 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG

BERLIN-FRIEDENAU 1

SPONHOLZSTR. 7

Heft 1. XXXI. Jahrg. **Berlin, 1. Januar 1929**

Digitized by Google

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 1 **Berlin, 1. Januar 1929** **31. Jahrg.**

Eigentümer: Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein e. V., vertreten durch den Präsidenten, Generaldirektor Robert Kaufmann, Berlin.

Generalsekretariat des M. M. V.: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Tel.: Lützow 1159; Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407; Bankkonto: Kur- und Neumärk. Ritterschaftl. Darlehnskasse, Berlin W 8, Wilhelmplatz.

Schriftleitung (verantwortlich) für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekr. des M. M. V., Berlin.

Verleger: Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7 Postscheckkonto: Berlin Nr. 8085. Telephon: Rheingau 9543 und 9544.

Erscheinungsweise: 24 mal jährlich, jeweils am 1. u 15. jeden Monats Abonnements- und Anzeigenpreise siehe am Schluß des redaktionellen Teiles.

Schriftleitung (verantwortlich) für den nichtamtlichen Teil: Geheimer Regierungsrat Dr. E. Valentin, Berlin-Friedenau I.

INHALT

Amtlicher Teil:
Sitzungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins E. V. . Seite 1
Genossenschaft für die Reichsunfallversicherung der Fahrzeug- und Reittierhaltungen . . . . . „ 2
Erlaß des preußischen Innenministers . . . . . „ 2
Dr. HENZ LUDWIG, Das Problem der gebrauchten Wagen . . . „ 3
Diplomingenieur C. W. LAPP, Berlin, Das Problem der richtigen Bremseneinstellung . . . . . „ 6
Heinrich Kleyer 75 Jahre . . . . . „ 9
Geh. Reg.-Rat WERNEKKE, Fernomnibusse in den Vereinigten Staaten . . . . . „ 9
Dr. FRITZ RUNKEL, Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost „ 11
Mitteilungen aus der Industrie . . . . . „ 12
Italiener in der deutschen Automobilindustrie . . . . . „ 15
Straffe Kartellierung des Reifenhandels . . . . . „ 16
Kleine Mitteilungen . . . . . „ 18
Firmenberichte . . . . . „ 18
Kurse . . . . . „ 20
Fachliteratur . . . . . „ 22

ZUR JAHRESWENDE

Allen Mitgliedern und Freunden unseres Vereins rufen wir ein herzliches Glückauf und beste Wünsche für 1929 zu

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein E. V.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein E. V.

Ausschußsitzung

am Mittwoch, den 16. Januar 1929, nachmittags 5 Uhr, in den Räumen des Generalsekretariats, Berlin SW 11, Hafenplatz 5

Tagesordnung:

1. Bericht über den Stand des Vereins;
2. Umorganisation des M. M. V.;
3. Vorschläge für Ergänzungswahlen zum Vorstand und Ausschuß;
4. Sonstiges.

Vereinsversammlung

Gemäß § 7 der Satzungen werden die Mitglieder hierdurch zur ordentlichen Vereins-(General-)Versammlung zwecks Behandlung der satzungsgemäß zu erledigenden Geschäfte eingeladen auf

Montag, den 28. Januar 1929, nachmittags 5 Uhr, in die Geschäftsräume des Generalsekretariats, Berlin SW 11, Hafenplatz 5

Tagesordnung:

1. Erstattung des Tätigkeitsberichtes und des Kassenberichtes für das Haushaltsjahr 1928;
2. Bericht der Rechnungsprüfer über die Rechnungslegung und Entlastungserteilung;
3. Umorganisation des Vereins;
4. Bestellung zweier Ausschußmitglieder zur Prüfung der Rechnungslegung und Berichterstattung hierüber an die Generalversammlung;
5. Sonstiges und Anregungen aus der Versammlung.

Anmeldungen beabsichtigter Anträge sowie zum Erscheinen werden durch Postkarte oder Fernsprecher (Lützow 1159) erbeten. Als Legitimation gilt die Mitgliedskarte.

Der Bericht über den Verlauf der Generalversammlung wird an dieser Stelle veröffentlicht werden.

Berlin, den 31. Dezember 1928

Der Präsident:
R. Kaufmann, Generaldirektor

Digitized by Google

Genossenschaft für die Reichsunfallversicherung der Fahrzeug- u. Reittierhaltungen.

(Kurzadresse: Berufsgenossenschaft Nr. 68.) Berlin-Grunewald, Salzbrunner Str. 41

Erinnerung.

Fahrzeug- und Pferdehalter, die reichsunfallversicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigen, werden hierdurch daran erinnert, die vorgeschriebenen Nachweisungen der im zweiten Halbjahr 1928 gewährten Bar- und Sachbezüge bis spätestens 15. Januar 1929 der oben genannten Stelle direkt einzusenden.

Die vorgeschriebenen Lohnnachweisformulare sind bei der Papierhandlung Richard Zeeck, Berlin W 9, Linkstr. 41, direkt zu beziehen. (Gegen Voreinsendung von 0,55 RM. oder Einzahlung auf Postscheckkonto Berlin 5732 werden 10 solche Formulare franko zugesandt.)

Auf die in diesen Formularen enthaltenen genauen Erläuterungen über alle angabepflichtigen Bar- und Sachbezüge der Versicherten wird besonders hingewiesen.

Wer ungenaue Angaben macht, schädigt die anderen Mitglieder und setzt sich empfindlicher Geldstrafe aus.

Für Mitglieder, die ihre Lohnnachweisungen nicht rechtzeitig oder unvollständig einsenden, stellt sie die Genossenschaft schätzungsweise selbst auf (gemäß § 752 der Reichsversicherungsordnung). Einsprüche wegen zu hoher Einschätzung bleiben dann erfolglos (§ 758 der RVO.).

Diejenigen Fahrzeug- und Pferdehalter, die reichsunfallversicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigen, aber bisher weder bei der oben genannten, noch bei einer anderen Berufsgenossenschaft als Mitglieder aufgenommen sind, werden auf folgendes besonders hingewiesen:

Wer in seiner Fahrzeug- oder Pferdehaltung versicherungspflichtige Arbeitnehmer beschäftigt, muß dies selbst binnen einer Woche unaufgefordert anmelden (§ 653 der RVO.). Bei unterlassener oder nicht rechtzeitiger eigener Anmeldung sind Geldstrafen bis zu 1000 RM. zu gewärtigen.

Dieser Hinweis soll nur verdeutlichen, daß es sich hier um eine reichsgesetzliche Zwangsversicherung und nicht etwa um eine freiwillige oder private Versicherung handelt. Es soll also nicht Strafe „angedroht", sondern vor Strafe bewahrt werden!

Ganz besonders wird noch darauf hingewiesen, daß durch die allgemein üblichen privaten bzw. freiwilligen Haftpflicht-, Unfall-, Kasko- usw. Versicherungen bei einer Versicherungsgesellschaft oder Versicherungsanstalt in keinem Falle Befreiung oder Ablösung von der gesetzlichen Reichsunfallversicherung bei einer (d. h. der jeweils zuständigen) Berufsgenossenschaft möglich ist. *1306*

Erlaß des preußischen Innenministers

Dem „Amtlichen Preußischen Pressedienst" wird aus dem preußischen Ministerium des Innern mitgeteilt:

„Der Regierungspräsident in Potsdam hat in Verfolg von Beschwerden von Kraftwagenführern durch eine Rundverfügung die Landräte des Regierungsbezirks allgemein darauf hingewiesen, daß die Amtsvorsteher zur Ausübung der Verkehrspolizei auf Chausseestrecken auch innerhalb geschlossener ländlicher Ortschaften nicht befugt sind und obige Strafverfügungen deshalb der gesetzlichen Grundlage entbehren."

Ferner sind die Landräte und Polizeiverwaltungen der kreisfreien Städte erneut angewiesen, für eine sachgemäße Verkehrsregelung auf den Chausseen und anderen Wegestrecken Sorge zu tragen. Der Regierungspräsident nimmt weiter Bezug auf einen Erlaß des preußischen Ministers vom 17. Juni 1926, in dem darauf hingewiesen wird, daß die Polizeibehörden und -beamten sich aller Maßnahmen enthalten müssen, die als verkehrsfeindlich in die Erscheinung treten und wirken. Bei Verhängung von Polizeistrafen müsse jedesmal gewissenhaft geprüft werden, ob die fragliche Uebertretung wirklich eine Verkehrsgefahr bedeute oder nur ein Formaldelikt darstelle. Danach sei die Strafe zu bemessen oder überhaupt von einer solchen abzusehen. Besonders müsse der Anschein vermieden werden, als ob die Behörden in ihrer Aufgabe der Ueberwachung und Regelung des Verkehrs in erster Linie den Zweck verfolgten, durch Strafverfügungen sich Einnahmen zu verschaffen. Unter Hinweis auf diesen Runderlaß des preußischen Ministers des Innern betont der Regierungspräsident nochmals, daß Bestrafungen in Fällen, in denen es sich lediglich um eine Formsache handelt, zu unterlassen seien, daß auf Straßen mit starkem Durchgangsverkehr zur Verhütung von Unglücksfällen anstatt des Erlasses von Strafanzeigen eine geeignete Verkehrsregelung vorgenommen werden müsse. *1324*

PALLAS
KÜHLWASSER FERNTHERMOMETER
SCHÜTZT SIE VOR MOTORSCHÄDEN

Digitized by Google

Das Problem der gebrauchten Wagen

Von Dr. HEINZ LUDWIG

Mit der fortschreitenden Automobilisierung Deutschlands hat sich für das Automobilgeschäft ein Problem ergeben, das gleichermaßen für den Fabrikanten wie für den Händler gilt: das Problem der Inzahlungnahme gebrauchter Wagen. Es ist nicht zuviel gesagt, wenn man die Gebrauchte-Wagen-Frage als eine finanzielle Gefahrenquelle für Automobilhandel und Automobilindustrie bezeichnet; zugleich ist sie eine Quelle des Mißtrauens zwischen Automobilkäufer und Verkäufer geworden. Mit der weiteren Motorisierung muß die Gebrauchte-Wagen-Frage — wie das Beispiel Amerikas zeigt — für die Gestaltung des Automobilmarktes eine immer größere Rolle spielen. Eine Lösung des Problems ist jedoch ohne ein weitgehendes Verständnis des Publikums nicht möglich.

In wachsendem Maße werden beim Kauf neuer Wagen gebrauchte Wagen in Zahlung gegeben. Eine deutsche Automobilfabrik, die einen Wagen in der Preisklasse von 13 000 M. herstellt, hat festgestellt, daß bei 60% der Verkaufsabschlüsse ein gebrauchter Wagen hereinzunehmen war. Für billigere Wagen ist der Prozentsatz nicht so hoch; der Anteil der „jungfräulichen" Käufer ist hier ein größerer. Man kann sich jedoch ein Bild machen, wie stark der gebrauchte Wagen das Geschäft mit neuen Automobilen beeinflußt. Ein erheblicher Teil der Interessenten will seinen alten Wagen „tauschen". Und da heute in jedem Menschen ein Kaufmann steckt, der seine Ware so teuer wie möglich losschlagen möchte, da auf der anderen Seite eine scharfe Konkurrenz derer besteht, die neue Wagen anzubieten haben, wird der Charakter des ganzen Geschäftes umgedreht; der Preis für den gebrauchten Wagen wird mitbestimmend, ja oft entscheidend für die Wahl des neuen Autos.

Man kann ohne Uebertreibung sagen, daß jeder Besitzer den Wert seines gebrauchten Wagens überschätzt; daß er sich ein falsches Bild darüber macht, was für seinen Wagen zu erzielen ist, und daß er deshalb über das erste Gebot, welches er bekommt, meist enttäuscht oder entrüstet ist. Er wird zu einer anderen Firma gehen, um ein höheres Gebot auf seinen alten Wagen zu erhalten. Manche machen sich förmlich einen Sport daraus, bei den verschiedensten Firmen Gebote einzuziehen. Wenn sie allerdings glauben, daß sie dort, wo ihnen der höchste Preis für ihren Wagen geboten wird, am preiswertesten kaufen, so können sie sich unter Umständen sehr irren.

Man muß sich fragen, woher denn die verschiedene Wertung eines und desselben Objektes kommt. Der Käufer denkt zunächst einmal, daß der Verkäufer ihm für seinen Wagen nicht mehr bieten wolle. Er denkt nicht daran, daß ihm der Verkäufer sehr oft nicht mehr bieten kann.

Letzten Endes gibt es für jeden gebrauchten Wagen nur einen Wert: den, zu dem er an einen anderen weiterverkauft werden kann. Für den erfahrenen Automobilhändler wird dieser Marktwert, wenigstens der Größenordnung nach, von vornherein feststehen. In allen Ländern haben sich im Laufe der Zeit bestimmte Bewertungsnormen für gebrauchte Wagen gebildet. Auch das deutsche Publikum muß bei der fortschreitenden Automobilisierung mit diesen Normen vertraut werden. Ein neuer Wagen, beispielsweise, verliert in demselben Augenblick, in dem er für den Käufer zugelassen wird, mindestens 25 % seines ursprünglichen Marktwertes. Das gilt für jedes Land, für jede Stadt, für jede Marke. Als Besitzer des neuen Wagens wird man diesen Wertverlust zunächst unbegreiflich finden; hat sich doch durch den Eigentumsübergang der Gebrauchswert des Wagens nicht im geringsten vermindert. Der Käufer eines bereits einmal gebrauchten Wagens muß jedoch anders denken. Ein Wagenkauf ist Vertrauenssache. Von einem fabrikneuen Automobil, das durch eine Filiale oder einen Händler gekauft wird, nimmt man ohne weiteres an, daß es noch nicht benutzt und nicht mehr als die notwendige Prüf- und Ueberführungsstrecke gefahren worden ist. Ein Wagenkauf aus zweiter Hand dagegen schließt von vornherein ein gewisses Risiko ein. Man kann dem gebrauchten Wagen ja nicht ansehen, wie lange er gefahren worden ist; selbst für einen Fachmann wird es schwierig sein, festzustellen, ob ein Automobil 5000 oder 15 000 km gefahren ist. Man kann auch von außen nicht sehen, wie er behandelt wurde; man weiß z. B. nicht, ob dem Motor während der ersten 1000 bis 2000 km die notwendige Schonung gegönnt wurde, die für das spätere Arbeiten der Maschine entscheidend ist. In der 25 prozentigen Entwertung liegt also eine Abgeltung des Risikos, das der zweite Käufer in Kauf zu nehmen hat.

Aehnliches gilt für die Wagen, die schon länger in Benutzung sind. Auch hier kalkuliert der Markt von vornherein eine Risikoprämie für Qualitätsminderung ein, die sich mangels besserer Maßstäbe nach dem Baujahre des gebrauchten Wagens richtet. So haben sich im Handel gebrauchter Wagen für alle gängigen Marken und Typen Marktwerte gebildet, die natürlich dem äußeren Aussehen des Wagens nach schwanken, die aber bestimmte Grenzen nach oben oder nach unten nicht überschreiten. Dabei werden bestimmte Typen, bestimmte Karosserien bevorzugt; andere werden vom Markte nur sehr ungern aufgenommen. So werden z. B. Wagen

Digitized by Google

mit hoher Steuer-PS-Zahl — im Verhältnis zum Neuwert — geringer bewertet als kleinere Wagen; der Käufer eines gebrauchten Wagens ist ein sparsamer Mann und will im Betrieb weder hohe Steuern noch hohe Betriebsstoffkosten bezahlen!

Der ältere deutsche Wagen erfährt — in absoluten Zahlen — eine besonders hohe Entwertung, da durch die Rationalisierung die Preise der neuen deutschen Wagen ganz erheblich niedriger geworden sind und da der Altwert natürlich in einem Verhältnis zum heutigen und nicht zum seinerzeitigen Neuwerte eines gleichen Wagens gesetzt wird. Ein weiteres Entwertungsmoment ist die technische Entwicklung: Wagen, die hinsichtlich grundlegender Konstruktionsprinzipien — also etwa der Zylinderzahl — nicht mehr als modern gelten, haben beim Wiederverkauf einen geringeren Marktwert als moderne Typen. Das gleiche gilt für Wagen, die in Deutschland wenig eingeführt sind, oder für Fabrikate solcher Firmen, die nicht mehr bestehen; hier bringt die Schwierigkeit der Ersatzteilbelieferung und der sachgemäßen Reparaturen eine Minderung des Marktwertes mit sich.

'Der erfahrene Automobilhändler kennt die Verhältnisse; er weiß ungefähr, was er beim Weiterverkauf erzielen wird. Der Kunde andererseits, der, wie gesagt, den Wert seines gebrauchten Wagens meist überschätzt, sieht zunächst, daß er von der einen Firma ein höheres Gebot erhält als von der anderen und führt den Unterschied auf den guten Willen, die Kulanz oder die Kalkulation der mehrbietenden Firma zurück.

Nun gibt es selbstverständlich Unterschiede, die an der Firma liegen: eine Automobilfirma, die die von ihr in Zahlung genommenen gebrauchten Wagen direkt an den Käufer absetzt, wird im allgemeinen höhere Preise erzielen als eine Firma, die ihre gebrauchten Wagen an einen Altwagenhändler gibt. Sie wird infolgedessen die Möglichkeit haben, bei der Hereinnahme im Preise etwas höher zu gehen. Diese Differenz allein kann jedoch die großen Unterschiede bei der Bewertung gebrauchter Wagen nicht erklären. Die Erklärung liegt vielmehr in den meisten Fällen in der Marge zwischen Selbstkosten- und Verkaufspreis, die für verschieden Fabrikate verschieden groß ist. Ein Automobilhändler, der für das von ihm vertretene Fabrikat eine große Spanne zwischen Einstandspreis und Verkaufspreis hat, kann bei der Hereinnahme gebrauchter Wagen großzügiger sein als ein Händler, der nur eine kleinere Spanne hat. Er wird die Höherbewertung eben aus seinem Gewinn bestreiten, trotzdem noch seine Unkosten decken und verdienen. Ob der Käufer des neuen Wagens dabei besser fährt, ist eine ander Frage. Es muß damit gerechnet werden, daß das Fabrikat, das dem Händler die Höherbewertung erlaubt, einen niedrigeren Fabrikpreis hat und unter Umständen weniger wert ist als ein anderes, bei dem die Marge zwischen Einstands- und Verkaufspreis geringer ist. Er würde sich also einer Selbsttäuschung hingeben, wenn er durch die Höherbewertung seines gebrauchten Wagens ein gutes Geschäft gemacht zu haben glaubt. Es gibt hier nur eine Alternative: entweder ist der Verkaufspreis so bemessen, daß er dem Händler die Deckung seiner Unkosten und einen gewissen Verdienst gestattet, oder er ist so hoch angesetzt, daß von vornherein eine Reserve für die Höherbewertung gebrauchter Wagen enthalten ist. Dann aber entspricht der Verkaufspreis des neuen Wagens nicht dem inneren Werte des Objektes.

Schließlich gibt es auch Verkäufer, die à tout prix Geschäfte machen müssen und sich durch übertriebene Gebote ruinieren. Auch hier ist letzten Endes der Käufer des neuen Wagens der Geschädigte; die Firma, die solche Krampfgeschäfte macht, wird eines Tages zusammenbrechen und der Käufer wird niemanden mehr haben, an den er sich für die Fragen der Service usw. halten kann.

Der Käufer des neuen Wagens, der einen alten Wagen in Zahlung geben will, sollte sich also immer dessen bewußt sein, daß ein höheres Gebot auf seinen alten Wagen nicht unbedingt einen günstigeren Kauf seines neuen Wagens bedeutet. Die Freude über den guten Tausch wird sich unter Umständen bald in eine Enttäuschung über den neuen Wagen verwandeln.

*

Die Tatsache, daß der Absatz neuer Wagen mehr und mehr durch die Bewertung der gebrauchten Wagen beeinflußt wird, ist dazu angetan, die Existenz des Automobilhandels und die Prosperität der Automobilindustrie in bedrohlicher Weise zu beeinflussen. Neben den Konkurrenzkampf der Marken tritt die Konkurrenz um den gebrauchten Wagen.

Der Automobilverkäufer kennt den Marktwert des Objektes. Er weiß ungefähr, zu welchem Preise der alte Wagen loszuschlagen sein wird. Dementsprechend bietet er. Aber der Konkurrent bietet mehr. Der Verkäufer will das Geschäft nicht fahren lassen und tritt in das höhere Gebot ein, trotzdem es für ihn mindestens eine Gewinnminderung bedeutet. Umgekehrt überbietet er oft selbst den Konkurrenten, um das Geschäft an sich zu reißen; dabei hofft er, daß sich schon eine günstige Gelegenheit finden werde, um den alten Wagen ohne großen Verlust zu verkaufen.

Dieses gegenseitige Sichüberbieten bringt natürlich ein sehr spekulatives Moment in das Automobilgeschäft. In gewissen Grenzen werden Verluste beim Altwagentausch bereits in die Unkosten einkalkuliert. Aber oft geht der effektive Verlust weit über das angenommene Maß hinaus. Oft wird der Verkäufer auf wertlosen Objekten „sitzenbleiben". Oft wird er zögern, einen alten Wagen mit Verlust abzustoßen, weil er doch noch auf eine günstigere Gelegenheit rechnet. Inzwischen verliert der Wagen immer mehr an Wert. So entstehen die „Friedhöfe" alter Wagen. So entsteht aber auch die Illiquidität des Händlers, die zu Zahlungsschwierigkeiten, der Verlust der Fabriken, der zu Unterbilanzen führt. Fast alle Zusammenbrüche von Automobilhandelsfirmen in den letzten Jahren sind auf die Ueberbewertung alter Wagen und auf die Unmöglichkeit, sie verlustfrei abzusetzen, zurückzuführen.

Man könnte vielleicht annehmen, daß die Verlustspanne zwischen Einstandspreis und Verkaufspreis gebrauchter Wagen auf eine Verstopfung des Marktes gebrauchter Wagen zurückzuführen sei; daß also, wie in Amerika, aus zweiter, dritter Hand immer mehr alte Wagen auf den Markt gebracht würden und einen Käufer suchten, daß aber auf der anderen Seite die Aufnahmefähigkeit keine dem Angebot entsprechende sei. Dem ist nicht so. Ich habe an Hand der polizeilichen Zulassungen untersucht, wie sich im ersten Halbjahre 1928 in den Bezirken Berlin und Kreishauptmannschaft Dresden der Personenwagenabsatz auf neue und alte Wagen verteilte. In Berlin wurden in dieser Zeit insgesamt 10 168 Personenwagen zugelassen; davon waren 5815 neue Wagen, 4353 alte Wagen. Der Anteil der neuen Wagen betrug ca. 57%, der Anteil gebrauchter Wagen ca. 43%. In der Kreishauptmannschaft Dresden (ohne Dresden-Stadt) hatten von insgesamt 1019 Wagen die neuen einen Anteil von 44%, die ge-

Digitized by Google

brauchten einen Anteil von 56%. Aus diesen Ziffern geht hervor, daß ein sehr erheblicher Teil des gesamten Automobilabsatzes auf alte Wagen entfällt. Leider erlauben die unvollkommenen und uneinheitlich veröffentlichten Zulassungsstatistiken keine Berechnungen für das ganze Reich.

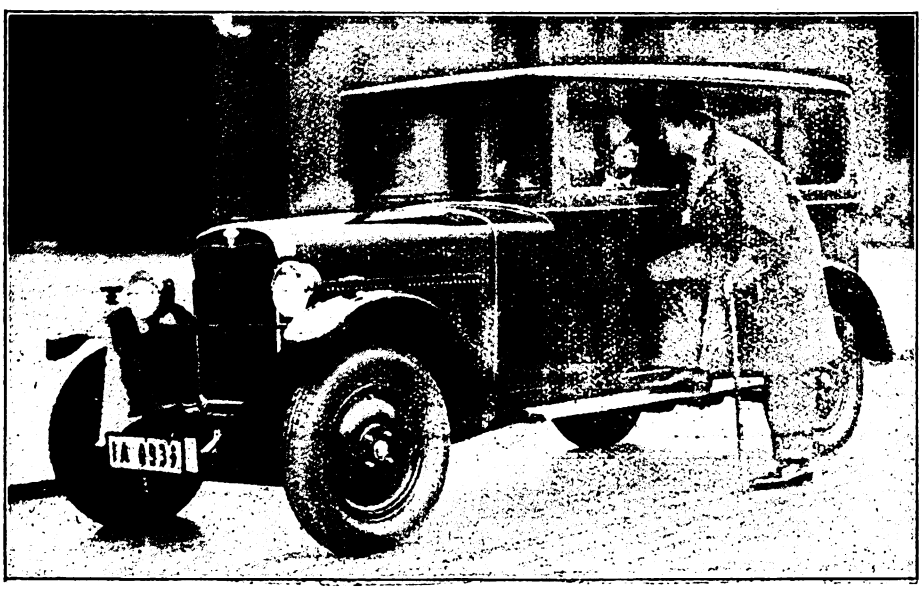
Die Wurzel des Alte-Wagen-Problems liegt also für Deutschland — wenigstens bisher — nicht beim Absatz, sondern bei der Hereinnahme gebrauchter Objekte. Hier haben denn auch die Maßnahmen einzusetzen, die auf eine Lösung dieses Problems zielen. Die Amerikaner zerbrechen sich darüber, wie sich denken läßt, schon lange Zeit den Kopf. Ein großer Automobilkonzern versucht durch eine großaufgezogene, ständig wiederholte Zeitungspropaganda aufklärend auf das Käuferpublikum einzuwirken. Er erinnert den Kunden daran, daß er ja in erster Linie ein neues Automobil kaufen und erst in zweiter Linie seinen alten Wagen in Zahlung geben wolle. Er hält ihm vor Augen, daß es für den gebrauchten Wagen nur einen Wert gebe: der, zu dem der Wagen an einen anderen weiterverkauft werden könne. Er warnt den Käufer, sich durch höhere Gebote für ein anderes Fabrikat beeinflussen zu lassen, da er immer gewärtigen müsse, einen neuen Wagen zu erwerben, der einen geringeren Wert repräsentiert, als sein Verkaufspreis aussage. Wie stark die Bewertungsfrage des gebrauchten Wagens das wirtschaftliche Denken des Amerikaners beeinflußt, mag die Tatsache erhellen, daß im Departement of Commerce vor einiger Zeit Maßnahmen erwogen wurden, die geradezu kartellähnlichen Charakter hatten — eine für das individualistische, jeder wirtschaftlichen Bindung feindliche Wirtschaftsregime Amerikas immerhin erstaunliche Tatsache.

Die Alte-Wagen-Frage wird drüben durch einen anderen Umstand noch erheblich kompliziert. Neben der Bewertungsfrage existiert ein förmlicher Kampf der Automobilindustrie gegen das Angebot alter Wagen. Ein teurer Wagen ist, wenn er nach zwei Jahren zu 50% des neuen Wertes verkauft wird, der natürliche Konkurrent des neuen Wagens mittlerer Preisklasse. Er wird, wenn er nach weiteren zwei Jahren zum zweitenmal verkauft wird, Konkurrent des seinem nunmehrigen Werte entsprechenden, noch billigeren neuen Wagens. Wenn man überlegt, daß teure Wagen drei- und vielmal zu immer geringeren Preisen den Besitzer wechseln, daß aber auch der mittlere und der billigere Wagen unter entsprechender Entwertung gebraucht weiterverkauft wird, so kann man sich vorstellen, wie die Konkurrenz der gebrauchten Wagen nach unten hin geradezu pyramidenförmig zunimmt und eine wirkliche Gefahr für die Fabrikation billiger Wagen darstellt.

In Deutschland hat man sich in den letzten Jahren an den verschiedensten Stellen mit einer Lösung der Bewertungsfrage beschäftigt. Am meisten verdient dabei die Einrichtung neutraler Taxstellen Aufmerksamkeit. In verschiedenen Städten haben sich Automobilhändler und Fabrikverkaufsstellen zusammengeschlossen und auf gemeinsame Kosten ein Büro errichtet, das durch neutrale Sachverständige eine objektive Taxierung des gebrauchten Wagens vornehmen läßt. Will ein Kunde beim Kauf eines neuen Wagens einen gebrauchten Wagen in Zahlung geben, so kann er seinen Marktwert durch die Taxstelle feststellen lassen. Er wird einerseits davor bewahrt, sich ein zu rosiges Bild über den Wert seines gebrauchten Wagens zu machen; er kann sich andererseits auch davor schützen, durch ungünstige Gebote übervorteilt zu werden.

In Berlin ist vor kurzem die Tax- und Treuhandstelle des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes und des Reichsverbandes der Automobil-Industrie gegründet worden. Sie ist eine reine Bewertungsstelle ohne jede händlerische Befugnis. Die Taxierung erfolgt durch zwei Taxatoren. Die der Taxstelle angeschlossenen Händler und Fabrikfilialen haben sich verpflichtet, den durch das Zertifikat der Taxstelle festgesetzten Marktpreis zu zahlen. Um eine objektive Ausübung der Taxationen zu gewährleisten, wird die Geschäftsführung der Tax- und Treuhandstelle durch einen Verwaltungsausschuß kontrolliert, dem außer den beiden Verbänden auch die Konsumenten in Person von Vertretern der großen Automobilklubs angehören. Auf ähnlicher Basis wurden auch die Taxstellen anderer deutscher Städte errichtet.

Ohne Frage sind die Taxstellen ein erster Schritt auf dem Wege zur Lösung des Gebrauchten-Wagen-Problems. Natürlich wird es langer Aufklärungsarbeit bedürfen, um beim Publikum Verständnis für die Fragen zu erreichen; denn Deutschland ist als Automobilland sehr jung, und der deutsche Käufer kann erst nach und nach Einsicht in die mit der Automobilisierung zusammenhängenden Probleme gewinnen. Diese Einsicht ist jedoch notwendig, denn das Problem der gebrauchten Wagen wird, wenn es überhaupt zu lösen ist, nicht ohne die Hilfe des Kunden zu lösen sein. *1301*



Auf der Berliner Automobilausstellung haben die Wanderer-Werke mit ihren beiden Typen, dem Sechszylinder-2½-Liter und dem Vierzylinder-1½-Liter bzw. 2-Liter-Modell, einen sehr großen Erfolg gehabt. Wir nehmen daher an, daß beistehendes Bild unsere Leser interessieren dürfte: Die Filmschauspielerin Hanni Reinwald und der Schauspieler Walter Slezak mit der eleganten Wanderer-Limousine

Digitized by Google

Das Problem der richtigen Bremseneinstellung

Nach amerikanischen Unterlagen bearbeitet von Dipl.-Ing. C. W. LAPP, Berlin

Eines der ernstesten technischen Probleme, vor dem die Fahrzeugindustrie ständig steht, ist das der richtigen Bremseneinstellung von Kraftfahrzeugen. Die Lösung ist um so dringlicher, weil durch die fortschreitende Verbesserung der Straßen größere Fahrgeschwindigkeiten erzielt werden können und die zunehmende Dichte des Verkehrs viel größere Bremsgenauigkeit und Bremssicherheit erfordert. Der größte Teil der im Armaturenbrett eines Personenwagens montierten Instrumente dient zur Kontrolle der Schnelligkeit des Wagens oder des einwandfreien Laufes der Maschine. Aber keines der Instrumente gibt Aufschluß über den erreichbaren Bremsweg oder über den Zustand des Bremsmechanismus.

Bis vor kurzem gab es keine Mittel, um festzustellen, innerhalb welcher Strecke ein Wagen zum Stehen gebracht werden kann und wie groß bei gegebener Geschwindigkeit der Bremsweg bei guten Bremsen sein darf. Nur etwa 10 % aller Wagen weisen eine richtige Bremseneinstellung und somit ein maximales Bremsvermögen auf. Seitdem die Lösung des Bremsproblems zu einer Art Wissenschaft entwickelt wird, sind wir in der Lage, ein besseres oder das beste Bremsvermögen aus 90 % aller Wagen herauszuholen. Im gleichen Maße wie die Beschleunigungskräfte zunehmen, müssen die Verzögerungskräfte vergrößert werden. Der Begriff der Fahrsicherheit schließt die genaue Verteilung der Gesamtbremskräfte und ihre ausreichende Größe in sich. Das gesamte Problem fand auch dadurch nur unzureichende Lösung, weil keine Bremskraftmeßvorrichtungen vorhanden waren, denn wie kann eine Wissenschaft entwickelt werden, für die nicht Meßmethoden als Grundlage vorhanden sind.

Man kannte bisher wenig von den Beziehungen, die zwischen dem Wagengewicht, den Verzögerungskräften und dem Anteil der Deceleration, die diese Verzögerungskräfte am Wagen hervorbringen, bestehen. Es ist unmöglich, diese Beziehungen nachzuweisen, wenn nicht die Verzögerungskräfte gemessen und alle Zusammenhänge mathematisch festgelegt werden können. Die einzelnen Bremssysteme und ihre Wirkungen werden oft nur nach persönlichen Eindrücken und Empfindungen des Besitzers oder Mechanikers beurteilt, und der Staat, soweit er sich mit dieser Frage befaßt, muß diese Urteile über die Wirkungsweise von Bremsen an Kraftfahrzeugen gelten lassen. Sinnwidrige Behauptungen sind bei Ankündigungen von Wagen aufgestellt worden, die physikalisch unmöglich zu erfüllen sind und vollkommene Unkenntnis über die erreichbaren Tatsachen verraten. Wenn einerseits der Geschwindigkeitsmesser entwickelt worden ist, um an Stelle der persönlichen Schätzung die wirklichen Tatsachen zu setzen, müssen andererseits wissenschaftliche Meßmethoden die persönliche Abschätzung des Bremsvermögens eines Wagens ausschalten.

Die Verantwortung für gutwirkende Bremsen trifft gleicherweise den Konstrukteur wie die Fabrikation, ebensowohl den Händler und den Kundendienst. Es sind versuchsweise Wagen verschiedener Typen mit Vierradbremsen untersucht worden, und in keinem Fall waren die Bremsen genau abgeglichen oder wiesen richtige Verteilung des Bremsvermögens auf. In vielen Fällen war die Maximalbremskraft nicht einmal gleich der einer gutwirkenden Zweiradbremse. In einigen Fällen waren etwa 70 % der Bremskräfte auf einer Seite des Wagens allein wirksam. Diese Versuche zeigen, daß wahrscheinlich mehr als 50 % aller Wagen ohne richtige Bremseneinregulierung dem Verbraucher zugeführt werden. Es bedarf daher aller Gewandheit, Kenntnisse und Erfahrungen der gewissenhaften Händler, die Bremseneinstellung der Fabriken zu verbessern. Diese Arbeit und Verantwortung ist aber dem Händler auf die Dauer nicht zuzumuten, denn es liegt dem Konstrukteur und der Fabrikation ob, die Verantwortung für ein ausreichend und sicher wirkendes Bremssystem zu übernehmen. Die Fabrik muß aus Erfahrung wissen, was mit ihrem Bremssystem erreicht werden kann. Experimente zeigen, daß von den vielen bestehenden Bremssystemen nur wenige die ihnen zugedachte Arbeit erfüllen, während die anderen sich nicht im mindesten für den Zweck eignen, für den sie entworfen worden sind. In einem Falle sollten z. B. 55 % der Gesamtbremskraft auf die Hinterräder und 45 % auf die Vorderräder wirken, jedoch ergab genaue Prüfung, daß der größere Teil der Gesamtbremskraft ungleich auf die beiden Vorderräder verteilt war. Es wurden auch Fahrzeuge gefunden, bei denen eine genügende Bremswirkung der Vorderräder nicht erzielt werden konnte, da die Bremsenanlage dies gar nicht zuließ. Eine einfache und zugängliche Nachstellung war überhaupt nicht vorgesehen. Ferner sind viele Nachstellungsmöglichkeiten so grob, daß eine gute Einregulierung nicht möglich ist. Es wird augenscheinlich der Erfahrungstatsache, daß Bremsennachstellungsmöglichkeiten mit Mikrometereinstellung versehen sein müssen, keine Beachtung geschenkt. Und doch bewirkt geringste Nachstellung in der Nähe des kritischen Punktes weitgehende Veränderungen der Bremskräfte. Meistens wird angenommen, daß festgelegte Hebelstellungen, Hebellängen, Bremsbackenluft usw. ein gleichbleibendes Bremsresultat an allen Wagen ergeben. Dies ist jedoch nicht der Fall. Es können keine gleichartigen Ergebnisse mit standardisierten Bremsorganismen erzielt werden, deren praktischer Wert ohnehin anzuzweifeln ist.

Schlechte Bremsresultate sind auch auf exzentrische Bremstrommeln zurückzuführen, und nur wenige Firmen untersuchen die Bremstrommeln in dieser Hinsicht in genügender Weise. Meistens wird noch eine Exzentrizität von 0,35 mm zugelassen. Versuche zeigten jedoch, daß diese Exzentrizität nur für Bremstrommeln mit einem Durchmesser von 400 bis 430 mm zulässig ist, wogegen für einen Bremstrommeldurchmesser von 280 mm und weniger nur eine Exzentrizität von 0,25 mm statthaft ist. Jedoch sind diese Toleranzen wohl noch zu große. Bei einem Wagengewicht von etwa 1350 kg wird diese Toleranz eine Schwankung der Bremsmomente von etwa 230 cm/kg bei einer vollen Umdrehung des gebremsten Rades hervorrufen. Bei einer solchen Schwankung wird das Rad bei jeder Bremsung immer an der gleichen Stelle zuerst gebremst, was einem vorzeitigen Verschleiß des Reifens an der entsprechenden Stelle bedeutet. Es ist vollkommen unmöglich, Bremsen auszugleichen, wenn diese Exzentrizität vorliegt. Das angegebene Beispiel weist deutlich auf die Forderung hin, eine Bremsenprüfvorrichtung zu schaffen, die jede Bremskraftschwankung bei einer Umdrehung des gebremsten Rades ge-

Digitized by Google

nau angibt. Angenommen, der Konstrukteur hat unter Verwendung von Erfahrungen ein gutes Bremssystem entwickelt und die Fertigmontage die Bremsen jedes Wagens für die größtmögliche Bremskraft eingestellt, so muß, um dies zu erreichen, irgendeine bestimmte Art von Bremskraftmessung vorgenommen worden sein. Folgerichtig müssen dann die Händler und Dienststellen in der Lage sein, das gleiche hervorzubringen. Nun ist es aber bekannt, daß viele Wagenbesitzer mit den Werkstätten der Händler in dieser Hinsicht unzufrieden sind und sich gern Spezialwerkstätten mit Bremsenprüfvorrichtungen zuwenden würden, um dort eine gute Bremseneinregulierung zu erhalten. Das eigene Leben sowie das der Mitfahrenden ist wichtig genug, um keine Kosten zu scheuen, den Wagen auf maximales Bremsvermögen einregulieren zu lassen.

Bremsen sind keine festen Mechanismen, und eine einmalige Einstellung kann nicht dauernd korrekt sein. Hieraus ergibt sich wiederum die Notwendigkeit, festgelegte Erfahrungswerte anzuwenden bzw. anwenden zu können, und die Werkstätten müssen darüber in eingehender Weise aufgeklärt werden. Warum soll der Kunde durch unmöglich einzuhaltende Angaben verwirrt und irregeleitet werden? Warum wird angegeben, daß der Wagen auf Handbreite zum Stehen kommt? Warum wird mit der angeblichen Möglichkeit geprahlt, daß der Kopf beim Bremsen durch die Windschutzscheibe fliegt? Immer wieder werden diese Angaben bei Demonstrationen und Anpreisungen gemacht. Richtig wäre es, man gäbe an Stelle dieser ungenauen und übertriebenen Behauptungen eine genaue Definition, z. B. auf wieviel Meter ein Wagen bei z. B. 32 km/Std. zum Stehen kommt.

Welchen Einfluß hat nun die Einführung der Vierradbremse auf die Lösung des Bremsproblems gehabt? Die wachsende Kenntnis über die verschiedene Wirkungsart von Bremsen gab dem Publikum Veranlassung, in eindringlicher Weise die Ausrüstung der Wagen mit Vierradbremse zu fordern. Die Gefahr unausgeglichener Vierradbremsen, sowie das richtige Verteilungsverhältnis der wirkenden Bremskräfte ist bis jetzt wohl noch nicht endgültig erkannt worden. Diese beiden Punkte sind bei den einzelnen Wagentypen wohl verschieden, doch müssen die grundlegenden Erkenntnisse dem Laien und noch mehr dem Konstrukteur geläufig sein. Es wird allgemein zugegeben, daß Vierradbremssysteme mit einem guten Ausgleich zweier gleichliegender Räder ausgerüstet sein müssen, jedoch bleibt die Frage der prozentualen Verteilung der Gesamtbremskräfte auf die Vorder- und Hinterräder offen. Es würde hier zu weit führen, auf das Für und Wider der einzelnen Verteilungen einzugehen.

Die Methode, aus der Länge der Schleifspur der gebremsten Vorderräder das Bremsvermögen festzustellen, ist ebenso ungenau wie die Prüfung der Räder bei aufgebockter Vorderachse, und zwar aus folgenden Gründen:

1. Ist die Achse aufgebockt, sind die Lager entlastet und es werden Fehler in der Konzentrizität der Bremstrommeln und Bremsbänder bzw. der Bremstrommeln und Bremsbacken entstehen.
2. Bei Bremskraftprüfungen mit der Hand wird die Kraft des Arbeiters im Verlauf des Tages verschieden sein.
3. Nur wenige Arbeiter sind in der Lage, mit der rechten und linken Hand die gleichen Zugkräfte hervorzubringen. Meistens sind sie Rechtshänder und ziehen daher das linke Rad besser durch als das rechte. Daher wird die Bremse nie richtig ausgeglichen sein, denn die aufgewendeten Kräfte beim Durchdrehen des Rades sind in Wirklichkeit verschieden.
4. Versuche haben gezeigt, daß kein Arbeiter imstande ist, mehr als 10—20 Prozent der maximalen Bremskraft durch Handkraft am Rade zu überwinden. Bei Einregulierung zweier Bremsen auf einem Bruchteil ihres Gesamtbremsvermögens war es durch Handkraft nicht möglich, festzustellen, wie weit jede der Bremsen noch von ihrer Maximalbremskraft entfernt war.
5. Ungleich tragende Stellen, die durch exzentrische Bremstrommeln usw. hervorgerufen werden, können nur durch langsames Drehen des gebremsten Rades in Verlauf einer Umdrehung festgestellt werden. Das Drehen durch Hand zeigt auf keinen Fall diese Stellen an.

Die Vierradbremse scheint das Problem der richtigen Bremseneinstellung dadurch zur schnelleren Lösung gezwungen zu haben, daß das Bedürfnis nach einwandfreien Prüfungen, die die Benutzung einer Fahrbahn unnötig machen, aber den Fahrbedingungen möglichst nahe kommen, stark anstieg. Durch die größere Komplikation des Bremsmechanismus bei Vierradbremsen ist die Prüfung auf der Straße immer mehr zur Anwendung gekommen, und die verlorene Zeit und finanzielle Verantwortlichkeit dem Wagenbesitzer und der Oeffentlichkeit gegenüber haben im Zusammenhang mit der zunehmenden Zahl der Straßenbremsprüfungen die Entwicklung einer Prüfmethode, die diese Straßenprüfungen ausschließt, vorwärtsgebracht.

Dem Verfahren, nach welchem die Lösung des Bremsproblems durch die Ausarbeitung einer einwandfreien Bremsenprüfvorrichtung vorgenommen wurde, lagen die folgenden 7 Forderungen zugrunde:

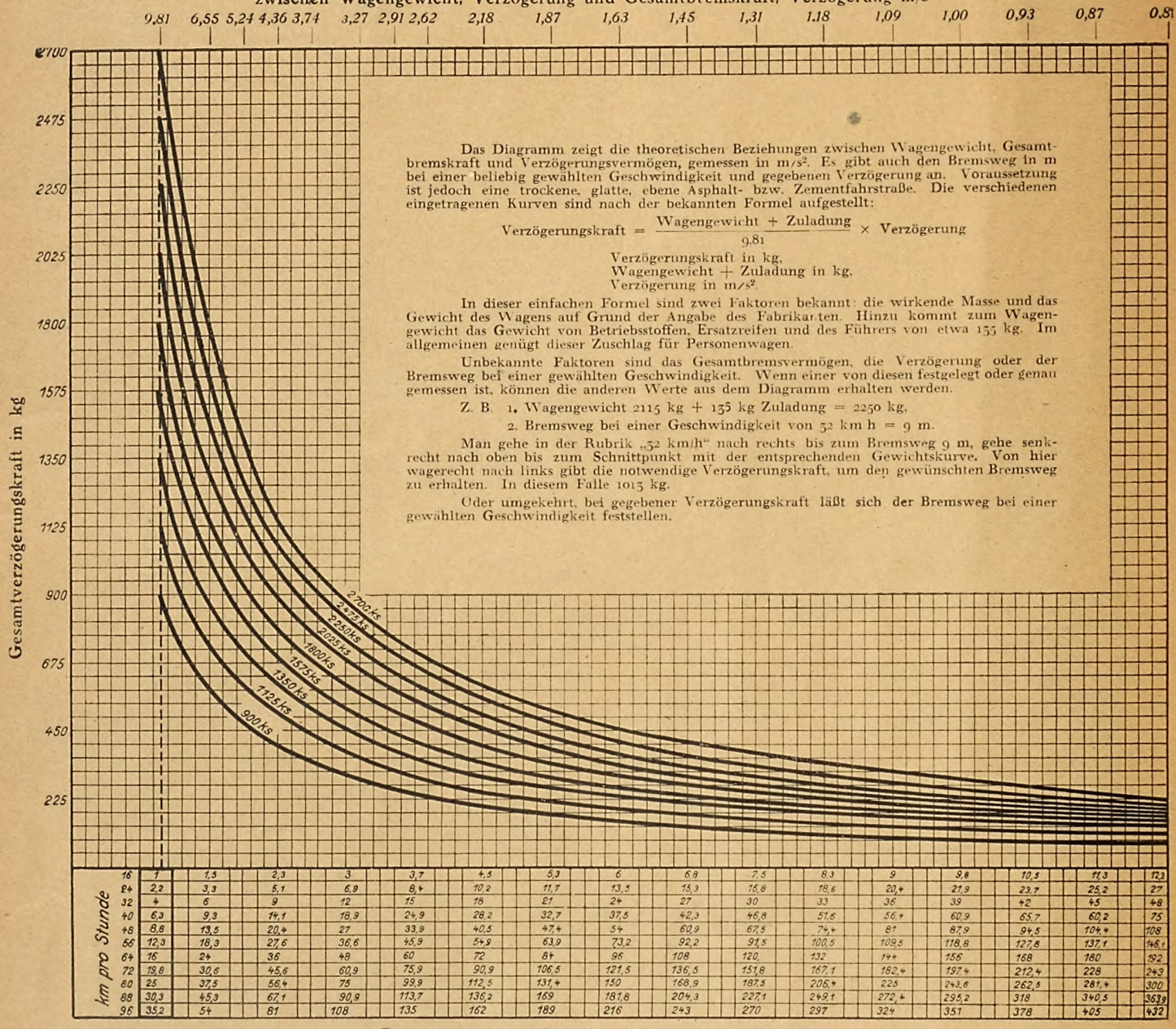
1. Entwicklung einer speziellen Wissenschaft bezüglich der Bremsen.
2. Anwendung dieser Wissenschaft auf die individuellen Erzeugnisse jeder Firma.
3. Festlegung von Richtlinien für die praktische Prüfung und Vervollkommnung von Bremsen.
4. Versand der fertigen Wagen erst dann, wenn ein bekanntes und vorher bestimmtes Bremskraftvermögen durch diese Prüfvorrichtung erreicht wird.
5. Festlegung von Richtlinien für die Bremskraftmessung, so daß diese in leichtverständlichen Ausdrücken beschrieben werden kann.
6. Aufklärung der Werkstätten und Händler über die festgelegten Richtlinien.
7. Es muß verlangt werden, daß die Händler die gleichen Meßmethoden anwenden und die Richtlinien innehalten.

Die ersten Schritte zur Lösung des Bremsproblems sind nicht darauf gerichtet gewesen, ein neues und ungewöhnliches Bremssystems zu entwickeln, sondern sie bestanden aus dem Versuch, eine Methode zu finden, das erreichbare Maximum der bisher angewandten Bremssysteme festzustellen. Die Cowdrey Brake Tester Organization hat nun als erste eine Prüfvorrichtung herausgebracht, die tatsächlich die an einem gebremsten Rade auftretenden Bremskräfte mißt. Ferner sind die mathematischen Beziehungen zwischen Wagengewicht, Gesamtbremskraft und Verzögerung untersucht und festgestellt worden. Bild 1 zeigt diese Beziehungen und gestattet, festzustellen, wie groß der Bremsweg bei einer gewählten Geschwindigkeit und gegebener Verzögerung ist. Als Versuchsgrundlage wird eine saubere, trockene und ebene Zement- oder Asphaltfahrbahn mit einem ungefähren Reibungskoeffizient von 0,75 angenommen. Praktisch werden allerdings genau gleich große Reibungskoeffizienten zwischen den

Digitized by Google

Theoretische Beziehungen

zwischen Wagengewicht, Verzögerung und Gesamtbremskraft, Verzögerung m/s²



km pro Stunde																	
16	1	1,5	2,3	3	3,7	4,5	5,3	6	6,8	7,5	8,3	9	9,8	10,5	11,3	12,3
24	2,2	3,3	5,1	6,9	8,4	10,2	11,7	13,5	15,3	16,8	18,6	20,4	21,9	23,7	25,2	27
32	4	6	9	12	15	18	21	24	27	30	33	36	39	42	45	48
40	6,3	9,3	14,1	18,9	24,9	28,2	32,7	37,5	42,3	46,8	51,6	56,4	60,9	65,7	60,2	75
48	8,8	13,5	20,4	27	33,9	40,5	47,4	54	60,9	67,5	74,4	81	87,9	94,5	104,4	108
56	12,3	18,3	27,6	36,6	45,9	54,9	63,9	73,2	92,2	91,5	100,5	109,5	118,8	127,8	137,1	146,1
64	16	24	36	48	60	72	84	96	108	120	132	144	156	168	180	192
72	19,8	30,6	45,6	60,9	75,9	90,9	106,5	121,5	136,5	151,8	167,1	182,4	197,4	212,4	228	243
80	25	37,5	56,4	75	99,9	112,5	131,4	150	168,9	187,5	206,4	225	243,6	262,5	281,4	300
88	30,3	45,9	67,1	90,9	113,7	136,2	159	181,8	204,3	227,1	249,1	272,4	295,2	318	340,5	363,9
96	35,2	54	81	108	135	162	189	216	243	270	297	324	351	378	405	432

Bremsweg in m auf trockener, ebener Asphaltstraße

4 Reifen und der Fahrbahn nicht auftreten, da sie infolge der verschiedenen Reifenprofile, Reifendrücke und Fahrbahnoberflächen untereinander etwas differieren müssen.

Die Kurven in Tabelle 1 sind nach der Formel Kraft = Masse × Beschleunigung aufgezeichnet. Wir haben also die Formel:

$$K = \frac{G}{9{,}81} \times b,$$

worin b die Verzögerung in Meter pro Sek.²,
K die Verzögerungskraft in kg,
G das Wagengewicht samt Zuladung in kg
bedeutet.

In dieser Gleichung ist G bekannt. Bei Personenwagen und mittleren Lastkraftwagen (Tabelle 1) sind dem Wagengewicht für Betriebsstoffe, Ersatzreifen und Fahrergewicht ca. 135 kg zuzuzählen. Dieser Zuschlag wird im allgemeinen genügen.

Die beiden anderen unbekannten Faktoren sind nun die Gesamtbremskraft und die Verzögerung. Wird eine von ihnen angenommen oder genau gemessen, so kann die andere aus der Tabelle entnommen werden. Die Anwendung der Tabelle (Bild 1) soll das folgende Beispiel zeigen:

Das Gesamtgewicht eines Wagens mit Vierradbremse einschließlich 135 kg Zuladung sei 2250 kg und der Bremsweg bei 32 km/Std. 9 Meter. Man gehe in der Rubrik 32 km/Std. nach rechts bis zum Bremsweg 9 Meter, dann senkrecht nach oben bis zum Schnittpunkt mit der entsprechenden Gewichtskurve. Von hier aus wagerecht nach links bis zur senkrechten Skala, die die notwendige Bremskraft, die zur Errechnung eines Bremsweges von 9 Meter erforderlich

Digitized by Google

ist, angibt. In unserem Falle erhalten wir 1013 kg, was infolge schlechter Bremseneinstellung zu wenig ist. Es kann natürlich auch umgekehrt aus gegebener oder gemessener Gesamtbremskraft der Bremsweg bei einer gewählten Geschwindigkeit abgelesen werden. Auf Grund ausgedehnter und eingehender Versuche ist die folgende Tabelle aufgestellt worden, die die Wagen nach ihrem Bremsvermögen klassifiziert.

Einteilung der Wagen nach Bremswegen bei 32 km/Std.

Bremsweg	Bezeichnung der Bremse	Klassen-einteilung
Zwischen 4,5— 4,8 m	Handelsübliche vollkommene 4-Radbremse	A 2
„ 4,8— 5,4 „	Sehr gute 4-Radbremse	B 4
„ 5,4— 6 „	Gute 4-Radbremse	C 4
„ 6 — 7,5 „	Noch angäng. 4-Radbremse	D 4
„ 7,5— 9 „	Schwache 4-Radbremse	E 4
über 9 „	Kann nicht mehr als 4-Radbremse bezeichnet werden	F 4
Zwischen 9 — 9,6 „	Handelsübliche vollkommene 2-Radbremse	A 2
„ 9,6—10,5 „	Sehr gute 2-Radbremse	B 2
„ 10,5—12 „	Gute 2-Radbremse	C 2
„ 12 —13,5 „	Noch angängig. 2-Radbremse	D 2
„ 13,5—15 „	Schwache 2-Radbremse	E 2
über 15 „	Wagen auf öffentlichen Fahrstraßen nicht mehr zulässig	F 2

(Schluß folgt.)

Heinrich Kleyer 75 Jahre

Der Gründer und Aufsichtsratsvorsitzende der Adlerwerke, vorm. Heinr. Kleyer, Kommerzienrat Dr.-Ing. e. h. Heinrich Kleyer, ist am 13. Dezember 75 Jahre alt geworden. Sein Werdegang ist eng verknüpft mit der Geschichte des deutschen Fahrrades und des Kraftwagens. Auf einer Amerikareise 1879 lernte er die Bedeutung des Fahrrades kennen und gründete daraufhin in Frankfurt (Main) eine Velocipedhandlung, die den Grundstein für die späteren Adlerwerke bildete. Da in Deutschland damals Fahrräder noch nicht hergestellt wurden, mußte der Bedarf, der allerdings nicht groß war, ganz aus England gedeckt werden. Aber bald ging Kleyer dazu über, in einer Frankfurter Maschinenfabrik Räder für seine Rechnung anfertigen zu lassen, und schließlich wandte er sich selbst der Eigenfabrikation zu. Mit dem Fortschreiten der Technik (Erfindung des Kugellagers, der Gummireifen, des Niederrades) vervollkommnete Kleyer sein Fabrikat so, daß es die englischen Räder völlig aus dem Felde schlug. Im Jahre 1895 wurde das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, und bald danach begann der Bau von Motorzweirädern, von Schreibmaschinen und Automobilen. Generaldirektor Dr. Kleyer wurde von zahlreichen industriellen und wirtschaftlichen Körperschaften in ihren Verwaltungsrat berufen; er gehört auch zu den Führern der großen deutschen Industriellenorganisationen (siehe untenstehendes Bild).

Fernomnibusse in den Vereinigten Staaten

Von Geh. Reg.-Rat WERNEKKE

Der Kraftomnibus war, als er in die Reihe der neuzeitlichen Verkehrsmittel einrückte, zunächst zur Bedienung des Nah- und Ortsverkehrs bestimmt, den Fernverkehr überließ er damals noch den Eisenbahnen. Mittlerweile bereitet er ihnen aber auch auf diesem Gebiet einen nicht unbeträchtlichen Wettbewerb, namentlich in England und in den Vereinigten Staaten von Amerika. Diese Entwicklung hat sich namentlich in den letzten vier Jahren vollzogen. Die Eisenbahngesellschaften leisteten dem Eindringen des Omnibusses in ihr Verkehrsgebiet zunächst einigen Widerstand, sie sahen aber bald ein, daß dieser nutzlos war, weil der Omnibus ein Bedürfnis war, und sie lenkten daher ein, indem sie sich teilweise selbst am Omnibusverkehr beteiligten, teils die Omnibusunternehmen dadurch unterstützten, daß sie mit ihnen zusammenarbeiteten. Hiervon haben beide Teile Nutzen gehabt.

Der Fernverkehr mit Omnibussen begann im Westen der Vereinigten Staaten, wo das weitmaschige Eisenbahnnetz einer Ergänzung durch ein anderes Verkehrsmittel bedurfte. So kam es, daß die Verbreitung des Fernomnibusses den umgekehrten Weg gegangen ist wie die der Eisenbahnen, die zuerst im Osten gebaut wurden und dann nach Westen vordrangen.

Die ersten Omnibusse, namentlich im Fernverkehr, wurden von kleinen Unternehmern betrieben, die sich dadurch einen Verkehr aufbauten, daß sie die Preise der anderen Verkehrsunternehmen unterboten. Auf diese Art konnten sie natürlich nicht auf die Dauer bestehen, und die meisten von ihnen sind mittlerweile verschwunden und haben Großunternehmen Platz machen müssen. Es hat sich dabei gezeigt, daß nicht nur der Großbetrieb wirtschaftlicher ist als der von kleinen Unternehmen, sondern daß auch der Fernverkehr dem Nahverkehr in seinem wirtschaftlichen Erfolg für den Unternehmer überlegen ist. Die Betriebskosten einer Omnibus-Meile im Fernverkehr werden zu 20 Cents angegeben (etwa 52 Pf./km), während sie im Nahverkehr 23 Cents die Meile (etwa 60 Pf./km) ausmachen. Der Fahrpreis beträgt im Fernverkehr durchschnittlich 2 Cents die Meile (5,2 Pf./km), während im Nahverkehr 3, 4 und sogar 5 Cents (8 bis 12 Pf./km) erhoben werden müssen, um das Unternehmen einträglich zu gestalten. Es genügt also eine Besetzung des Fernomnibusses mit 10 Personen auf jedes Kilometer, um die Betriebkosten zu decken.

Heinrich Kleyer 75 Jahre*)
*) siehe obigen Artikel

Die bekanntesten Fernomnibus-Unternehmen dürften die Pickwick Stages Corporation und die Greyhound Lines sein, die beide in Kalifornien arbeiten, zwar der Form nach zwei selbständige Unternehmen, stehen aber betrieblich in sehr nahen Beziehungen zu einander. Sie geben Fahrkarten aus, die auf den Strecken beider Gesellschaften gelten, und auf einigen Strecken findet ein Gemeinschaftsbetrieb statt. Einen Begriff vom Umfang derartiger Unternehmen vermittelt die Angabe, daß

Digitized by Google

die Strecken der Pickwick-Gesellschaft über 11 000 km lang sind. Auf diesem Gebiet treten dauernd Veränderungen ein, die großen Gesellschaften saugen kleinere auf, und es ist daher schwer, statistische Angaben über den Bestand dieser Gesellschaften an Fahrzeugen u. dgl. zu machen. Zurzeit gilt aber die American Motor Transportation Company als das größte Unternehmen dieser Art. Es ist erst in diesem Jahre aus zwei Gesellschaften, einer in Kalifornien und einer in Colorado, zusammengeschweißt worden, und betreibt die längste Omnibusverbindung, die es in der Welt gibt, nämlich Los Angeles—New York mit 5335 km Länge; die Omnibusse verkehren täglich zweimal auf dieser Strecke. Das Gesamtnetz der Gesellschaft ist 15 780 km lang.

Die amerikanischen Fernomnibus-Unternehmen geben Fahrpläne aus, deren Aufmachung ähnlich wie bei den Eisenbahnen ist. Sie werden fleißig zu Werbezwecken verwendet und in den Reisebüros und Hotels ausgelegt.

Die fahrplanmäßige Geschwindigkeit der Fernomnibusse beträgt etwa 40 km in der Stunde. Die 660 km lange Fahrt von Sacramento nach Los Angeles wird z. B. in 15 Stunden 30 Minuten zurückgelegt, was einer Reisegeschwindigkeit von 42,6 km in der Stunde entspricht. Die mittlere Fahrgeschwindigkeit beträgt dabei 47 km in der Stunde. Die von diesen Omnibussen befahrene Straße hat keine nennenswerten Steigungen und Krümmungen und ist mit einer Betondecke versehen; es ist also eine hohe Fahrgeschwindigkeit möglich, aber sie hat starken Verkehr, was wieder eine gewisse Zurückhaltung in der Geschwindigkeit bedingt. Es soll nur selten vorkommen, daß ein Omnibus von einem anderen Kraftwagen auf der freien Strecke überholt wird. Die englische Zeitschrift Motor Transport hat kürzlich einen Vertreter nach Amerika geschickt, der sich dort über den Omnibusverkehr unterrichten und darüber berichten soll; dieser hat festgestellt, daß die Fahrgeschwindigkeit zuweilen bis auf 110 km in der Stunde stieg. Die Eisenbahnfahrt von Sacramento nach Los Angeles dauert 14 Stunden 15 Minuten, der Omnibus braucht also nur eine Stunde 15 Minuten mehr.

Auf einer anderen Fernverbindung, die im Gegensatz zu der eben genannten, in der Richtung der Küste verlaufenden quer dazu liegt, nämlich New York—Cleveland, werden 985 km in 24 Stunden zurückgelegt, was einer Reisegeschwindigkeit von 41 km in der Stunde entspricht; die durchschnittliche Fahrgeschwindigkeit beträgt dabei 46 km. Mit der Eisenbahn dauert die Reise allerdings nur 14 Stunden 10 Minuten, dafür ist sie aber im Omnibus 7,55 Dollar billiger, was seinen Einfluß in vielen Fällen zugunsten des Omnibusses nicht verfehlt.

Die schon erwähnte 5335 km lange Fahrt Los Angeles—New York, die über Denver, Kansas City und St. Louis führt, kann man in 161 Stunden 45 Minuten zurücklegen. Man bringt dabei acht Nächte unterwegs zu. Die schnellste Zugverbindung ermöglicht dieselbe Reise in 99 Stunden 40 Minuten, kostet aber 34 Dollar mehr. Es ist bemerkenswert, daß man in den Vereinigten Staaten neuerdings vor nächtlichen Autobusfahrten nicht zurückschreckt, sondern im Gegenteil sie sogar schätzt. Die Sitze, mit Luftpolsterung versehen, haben Rückenlehnen, die bis 45° zurückgelegt werden können, so daß man bequem ruhen kann. Von einer Ausstattung derartiger Wagen mit Küche und Abort sieht man neuerdings ab, trifft derartige Vorkehrungen vielmehr an den Haltestellen.

Die Fahrkarten werden für Fernfahrten meist zusammen mit der Anweisung eines bestimmten Platzes im voraus ausgegeben. Sie gelten bei kürzeren Entfernungen 15, bei längeren zuweilen 30 Tage. Eine Rückfahrkarte auf weite Entfernung hat zuweilen vier Monate Gültigkeit. Kinder unter fünf Jahren sind frei, zwischen fünf und zwölf Jahren zahlen sie die Hälfte des Fahrpreises. Unterbrechungen der Fahrt sind innerhalb gewisser Grenzen gestattet. Die Ermäßigung für Rückfahrkarten beträgt 10 bis 20 Prozent. Die Fahrscheine bestehen meist aus mehreren Teilen, wenn die Fahrt über die Netze mehrerer Gesellschaften führt; die einzelnen Teile werden am Uebergang von dem Netz einer Gesellschaft zu dem einer anderen abgenommen, und mit ihrer Hilfe wird die Abrechnung bearbeitet. Die Fahrkarten für weite Reisen sind nicht übertragbar und müssen vom Inhaber unterschrieben werden.

Die Reisenden dürfen 25 kg Gepäck frei mitnehmen; darüber hinaus ist z. B. bei der Pickwick-Gesellschaft ein Satz von 15 Prozent des Fahrpreises für 100 Pfund (45,4 kg) zu entrichten. Als obere Grenze für das Gepäck gilt ein Gewicht von 100, zuweilen auch von 150 Pfund. Die Pickwick-Gesellschaft nimmt nur soviel Gepäck zur Beförderung an, wie der verfügbare Platz erlaubt, sie befördert aber auch Koffer bis 150 Pfund Gewicht zu einem Mindestsatz von einem Dollar. Die Omnibusgesellschaften haften bis zum Betrage von 25 Dollar für das Gepäck; ein höherer Wert kann gegen eine Gebühr von 1 Prozent des Mehrwerts versichert werden. Das Gepäck wird meist auf dem Dach der Omnibusse untergebracht, und die Gesellschaften stellen als Bedingung für die Annahme, daß es dazu geeignet sein muß.

Omnibusse, die auf solche Entfernungen verkehren, wie sie im amerikanischen Fernverkehr vorkommen, können natürlich nicht wie die Omnibusse im Orts-, Vororts- und Nahverkehr an den Straßenecken abgefertigt werden. Es müssen dazu vielmehr besondere, den Bahnhöfen der Eisenbahnen entsprechende Anlagen geschaffen werden, die wir, um das Fremdwort Station zu vermeiden, Omnibushöfe nennen wollen. Denkt man dabei auch an erster Stelle an eine Anlage zum Unterstellen und zur Pflege der Omnibusse, so ist doch diese Bezeichnung nicht unrichtig, denn auch bei der Eisenbahn versteht man unter einem Bahnhof sowohl die Anlagen, die dem Verkehr, als auch diejenigen, die dem Betrieb dienen. In den Vereinigten Staaten sind bereits derartige Anlagen für den Fernomnibusverkehr in größerer Zahl geschaffen worden. Die einzelne Gesellschaft, die Fernomnibusse betreibt, hat zuweilen nicht einen so umfangreichen Verkehr, daß sie eine solche Anlage voll in Anspruch nehmen könnte, und es haben sich daher zuweilen mehrere Unternehmen zusammengetan, um einen Gemeinschafts-Omnibushof zu betreiben, wie es in den Vereinigten Staaten auch häufig bei mehreren in eine größere Stadt einmündenden Eisenbahnen vorkommt. Das hat für die Benutzer den Vorteil, daß sie ohne Schwierigkeiten von der Strecke der einen Gesellschaft auf die der anderen übergehen können. Es gibt auch Omnibushöfe, die nicht den Omnibusgesellschaften gehören, sondern von einem selbständigen Unternehmer geschaffen worden sind, indem er Aktien ausgegeben hat, die von den Omnibusgesellschaften übernommen worden sind. Zuweilen werden auch die Anlagen von den Omnibusgesellschaften gepachtet, wobei sie sich ein Vorkaufsrecht für den Zeitpunkt des Ablaufs des Pachtvertrages vorbehalten.

Einer der wichtigsten Gesichtspunkte bei der Anlage eines solchen Omnibushofs besteht darin, daß die

Digitized by Google

Omnibusse während des Haltens die öffentlichen Verkehrsflächen nicht beengen; es muß also ein Platz außerhalb der öffentlichen Straßen vorgesehen sein, wo die Omnibusse halten. Dieser sollte überdeckt sein, es eignet sich also dazu das Erdgeschoß eines Hauses. In dieses müssen die Omnibusse an der einen Seite einfahren und an der anderen Seite, ohne zu wenden, wieder ausfahren können. Zweckmäßig stehen sie im Innern unter 45° gestaffelt. Zuweilen werden die dem Fernverkehr dienenden Anlagen auch von den im Ort oder auf kürzere Entfernungen verkehrenden Omnibussen benutzt, doch müssen diese dann getrennt von jenen aufgestellt werden. Die Anlagen zum Unterstellen von zeitweilig nicht gebrauchten Omnibussen und zu deren Pflege sollten von den Verkehrsanlagen getrennt sein. In dem Erdgeschoß, wo die Omnibusse halten, werden auch die Fahrkartenschalter untergebracht; ein Warteraum muß ebenfalls vorgesehen sein, und der verbleibende Raum wird für Läden ausgenutzt. Die Warteräume sind zuweilen auch im Obergeschoß untergebracht. Eine eigenartige Anlage findet sich in Oakland in Kalifornien. Dort wird das Gepäck der Omnibusreisenden ihnen im Erdgeschoß abgenommen, mit einem Aufzug in das Obergeschoß übergeführt und dort von einer Art Balkon aus auf das Dach der Omnibusse verladen. *1157*

Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost

Von Dr. FRITZ RUNKEL, Köln-Lindenthal

Die Deutsche Reichsbahn hat einen Wettbewerber bekommen, an den sie, jedenfalls bezüglich der Ausdehnungsmöglichkeiten seines Wirkungskreises, vor dem Kriege wohl kaum gedacht hat, nämlich die Reichspost. Die ungeahnte Entwicklung der Verkehrstechnik, die ja gerade auch durch den Krieg eine starke Anregung erfuhr, hat es der Post ermöglicht, mit dem Kraftwagen im Fernverkehr sowohl in der Personen- als auch in der Güterbeförderung beträchtliche Leistungen zu übernehmen, und sie hat auch eine Ausräumung etwaiger Hemmungen dadurch erfahren, daß sie durch das Gesetz über Kraftfahrlinien vom 26. August 1925 von jeder Verpflichtung zur Einholung einer Genehmigung für den Personenverkehr ein für allemal entbunden worden ist. In welchem Umfang sich die damit fundierte Betätigungsmöglichkeit der Reichspost hat auswirken können, mag man daraus ersehen, daß einer Länge der Betriebsstrecken der Deutschen Reichsbahn von rund 55 000 km ein Kraftwagennetz der Reichspost von etwa 29 000 km gegenübersteht, wobei natürlich nicht übersehen werden darf, daß auf den Eisenbahnstrecken ein häufigerer Verkehr stattfindet. Auch das mag zur Illustration der Lage dienen, daß man die Länge der Wege des allgemeinen deutschen Landstraßenverkehrs mit rund 220 000 km feststellen kann, so daß also etwa ein Siebentel dieser Gesamtstrecke vom Kraftwagendienst der Deutschen Reichspost besetzt ist.

Die Post kann wohl mit Recht darauf hinweisen, daß sie mit ihrem Kraftwagenbetrieb nicht nur einen erheblichen Teil des Postbeförderungsdienstes durchführt, sondern auch wichtige volkswirtschaftliche Aufgaben erfüllt. Wie sie in ihrem „Handwörterbuch des Postwesens" (Berlin 1927) betont, werden durch die Einrichtungen von Ueberlandlinien in Gegenden mit unzureichenden Verkehrsverbindungen Reiseverkehr, wirtschaftliche Entwicklung und Absatzmöglichkeiten der Erzeugnisse dieser Gebiete wesentlich gehoben, wobei im weiteren darauf hinzuweisen ist, daß durch die Benutzung der Ueberlandlinien zur Postsachenbeförderung vielen an diesen Strecken gelegenen Orten eine mehrmalige Postversorgung am Tage verschafft wird. Für die Einrichtung der Linien seien nicht lediglich Erwerbsrücksichten ausschlaggebend. Die Ueberschüsse aus dem Betrieb ertragreicher Linien trügen dazu bei, den Kraftwagenbetrieb zum allgemeinen Wohl auch auf solche verkehrsärmeren Gegenden auszudehnen, wo der Betrieb Zuschüsse erfordere. Diese Aufgaben könnten von anderen Unternehmern, denen ein solcher Ausgleich nicht möglich wäre, nicht erfüllt werden. Sehr bezeichnend für eine Entwicklung der neuesten Zeit ist auch das Zusammenarbeiten des Kraftwagendienstes mit dem Luftverkehr. Die Kraftwagen übernehmen da den Zubringerdienst zwischen den Luftpostämtern, die meist im Innern der betreffenden Städte gelegen sind, und den Flughäfen, deren Anlage in der Regel nur in beträchtlicher Entfernung vom Stadtinnern möglich ist.

Der Krieg gab infolge des starken Pferdemangels die Veranlassung dazu, daß man den Lastkraftwagen für den Telegraphenbaudienst in erheblichem Umfang einsetzte. Nach einer auf Ende März 1927 lautenden amtlichen Aufstellung beschäftigte man 843 Lastkraftwagen in diesem Dienst.

Soweit es sich um Fahrten auf weiten Strecken und um die Beförderung größerer Lasten handelt, benutzt die Deutsche Reichspost in erster Linie den Benzinwagen. Daneben kommt aber, zumal im Ortsverkehr, der elektrische Wagen in Betracht, und das besonders für die Fahrten im Paketzustelldienst, bei dem ja fortwährend gehalten und wieder angefahren werden muß. Hier hat sich der elektrische Wagen als wesentlich wirtschaftlicher erwiesen. Man verwendet vorwiegend den elektrischen Zweitonnenwagen. Er soll sich durch sicheres Arbeiten, Einfachheit der Bedienung und Sparsamkeit des Stromverbrauchs auszeichnen. Im allgemeinen wird man sagen können, daß die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes schließlich von den Stromtarifen abhängt. Immerhin ist beachtlich, daß, wie das „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie (Jahrgang 1925)"*) feststellte, damals im Stadtpostbetrieb von insgesamt rund 1400 Kraftwagen 900 elektrisch angetrieben wurden. Der letzte Geschäftsbericht der Reichspost, der im Herbst 1927 erschienen ist, gibt die Zahl der im Ortsbetrieb verwandten elektrischen Kraftwagen zum Ende März 1927 mit 1580 an, dem eine Gesamtzahl der Kraftfahrzeuge im Orts- und Vorortverkehr mit 3149 gegenübersteht.

Am gebräuchlichsten sind 18-, 22- und 26 sitzige Omnibusse. Seit 1925 hat man auch dreiachsige Wagen mit 48 Sitzplätzen. Eine recht interessante

Schluß auf Seite 21

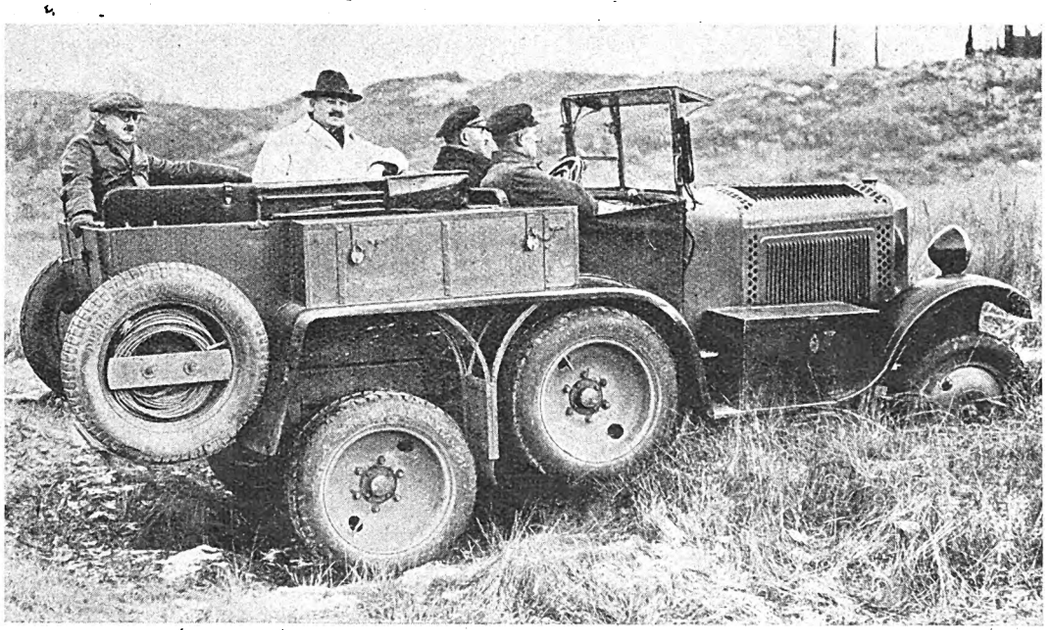
*) Eine sehr ausführliche Abhandlung „Die Entwicklung des Postkraftfahrwesens" vom Oberpostbaurat im Reichspostministerium F. Hubrig befindet sich im Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Jahrgang 1928. Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin SW 11. Preis 12.—.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Ein neuer Sechsrad-Geländewagen

In letzter Zeit ist das Interesse für Kraftfahrzeuge, die von der gepflasterten Straße abseits querfeldein fahren können, sehr gestiegen. Während man aber früher, namentlich gleich nach dem Kriege, hauptsächlich den Raupenantrieb als für solche Fahrzeuge am besten geeignet ansah, zeigt sich in letzter Zeit mehr Neigung, Wagen mit Vielradantrieb für diese Zwecke zu bauen. Man folgt hierbei hauptsächlich den vorzüglichen Erfahrungen, die während des Krieges mit den vornehmlich von Daimler und Büssing gebauten Vierradantriebwagen gemacht worden sind. Gelegentlich der Automobilausstellung hat die Firma Horch einer Reihe von Pressevertretern auf besonders schwierigem und kupiertem Gelände in der Nähe Berlins einen neuen, von Baurat Daimler konstruierten Sechsradwagen mit Vierradantrieb vorgeführt.



Der neue Horch-Sechsrad-Geländewagen mit $3^1/_2$-Liter-Achtzylinder-Motor

Das Fahrzeug kann 7—10 Personen oder, mit entsprechendem Aufbau, etwa 2 t Nutzlast befördern. Es ist in erster Linie für Gegenden bestimmt, die unwegsam sind oder außerordentliche Terrain-Unterschiede aufweisen; es dient der Personen- und Lastenbeförderung auf stark bergigem Gelände, auf Stoppelfeldern, löcherigem und steinigem Terrain, über Bahndämme, Gräben, Sturzäcker usw.

Die Sechsrad-Konstruktion des Horch 8 leistet Außerordentliches. Steigungsfähigkeit bis ca. 60% und Geschwindigkeit in der Ebene bis 70 km pro Stunde wird garantiert; es gibt also praktisch kein Gelände, das der Wagen nicht meistert, während er in der Ebene fast normale Personenwagen-Geschwindigkeit erreicht. Dabei geben die zwei beweglichen Hinterachsen die Möglichkeit, die tiefsten Bodenwellen (Granattrichter, Gräben, Baumstämme usw.) zu überwinden, ohne daß für die Insassen Unbequemlichkeiten fühlbar sind.

Die technischen Einzelheiten dieser Spezialkonstruktion sind folgende:

Der Motor ist der normale Horch-Achtzylindermotor, der auch in der 3½-Liter-Ausführung für die besonderen Anforderungen dieses Fahrzeuges durchaus ausreichend ist.

Das Hauptwechselgetriebe bildet zusammen mit dem Motor und dem Kupplungsgehäuse einen Block und weist die normalen vier Vorwärtsgänge und einen Rückwärtsgang auf. Jede Uebersetzung kann aber durch ein an das Getriebe angebautes Zusatzgetriebe auf eine höhere oder tiefere Stufe geschaltet werden, so daß insgesamt 8 Geschwindigkeitsstufen zur Verfügung stehen. Rechts neben dem Getriebeschalthebel liegt ein zweiter, am Zusatzgetriebe befestigter, oben mit einem Druckknopf versehener Hebel, der für die Schaltung des Zusatzgetriebes dient.

Kardan und Hinterachse: Die Kraftübertragung vom Zusatzgetriebe zu den Hinterräderr erfolgt durch eine doppelt gelagerte Gelenkwelle zu einem Getriebevorgelege, das zwischen den beiden Hinterachsen angeordnet ist und von hier aus die Übertragung durch spiralverzahnte Kegelräder und Achswellen bewerkstelligt. Die Kardangelenke der Gelenkwelle befinden sich je innerhalb zweier Kugelschalen, von welchen das eine Paar am Wechselgetriebe, das andere am Zwischengetriebe der Hinterachse angeordnet ist. Die Gelenkwelle hat alle vorkommenden Bewegungen der Hinterachsen gegenüber dem Rahmen auszugleichen. Das Zwischengetriebe am Verbindungsrohr zwischen den beiden Hinterachsen übermittelt die Kräfte durch Kegel- und Stirnräder den Antriebsritzeln und Tellerrädern der beiden Hinterachsen.

Die Spiralkegelräder sowie die Differentialgetriebe und die Hinterachswellen befinden sich in stahlgepreßten, vollständig bearbeiteten Gehäusen und Tragarmen; auf diesen befinden sich die Traglager für die Wagenfedern, sowie die äußeren Rollenlager für die Achswellen.

Die beiden Hinterachsen sind gegenseitig — infolge des teleskopartig durchgebildeten Verbindungsrohres — verdreh- und verschiebbar. Die Verdrehungsmöglichkeit der Hinterachsen ist durch die Bodenbeschaffenheiten bedingt.

Der Wagen ist mit einer Differentialsperre ausgerüstet, welche in Tätigkeit gesetzt werden kann, sobald in schwierigem Gelände ein einseitiges Gleiten der Antriebsräder eintritt. In diesem Falle wird die Wirkung des Differentials aufgehoben, so daß der Antrieb der Hinterachse als starr zu betrachten ist und ein gegenseitiges Gleiten der Räder nicht eintreten kann. Die Schub- und Zugkräfte der beiden Hinterachsen werden durch die Hinterfedern auf den Rahmen übertragen; dazu sind die Hinterfedern an der vorderen Hinterachse starr befestigt und an der hinteren Hinterachse beweglich,

Digitized by Google

d. h. in Laschen aufgehängt. Das ganze Doppel-Hinterachsgebilde schwingt frei um ein Gelenk am Rahmen.

Der Fahrgestell-Rahmen ist aus Stahlblech gepreßt und außerordentlich kräftig gehalten. Zugringe sind vorn und hinten am Wagen angebracht.

Pneu-Luftpumpe. Am Zusatzgetriebe ist eine durch kräftige Zahnräder angetriebene Luftpumpe zum Aufpumpen der Luftreifen angebaut. Die Ein- und Ausschaltung erfolgt durch einen Handhebel, welcher ein Schieberad im Innern des Gehäuses betätigt.

Endlich befindet sich am hinteren Ende des Wagens ein Spill (eine Art Winde).. Dieses dient dazu, bei besonders schwierigem Gelände den Wagen unter Verwendung eines an einem Hebelpunkt befestigten langen Drahtseiles mit eigener Motorkraft herauszuwinden oder Lasten heranzuziehen (Baumstämme usw.). *1298*

„Kronprinz"-Räder auf der Ausstellung

Das Automobilrad, eines der lebenswichtigsten Bestandteile des Kraftwagens, hat seit dem Bestehen des Automobiles manche Wandlung erfahren. Von den ursprünglichen, nicht auswechselbaren Holzrädern über die abnehmbaren Felgen zu den heutigen, allgemein verwendeten, von der Nabe abnehmbaren Stahlrädern war gewiß ein langer Weg. Die Kronprinz A.-G., Ohligs, in hervorragendem Maße an dieser Entwicklung beteiligt, ist den Belangen der Automobilindustrie stets mit dem größten Verständnisse gefolgt und hat ohne Rücksicht auf die Kosten ihre Konstruktionen im Laufe der Zeit bis zu der heutigen Vollendung durchgeführt. Selten konnte sie aber eine Ausführung in so kurzer Zeit einführen, wie ihre letzte Konstruktion, nämlich das unverwüstliche Tiefbettrad in der Scheiben- oder Speichenform.

Es ist deshalb für den Laien und Fachmann keine Ueberraschung, zu sehen, daß der größte Teil der auf der Automobilausstellung gezeigten Wagen mit „Kronprinz"-Rädern ausgerüstet war, und daß unter diesen wieder diejenigen Konstruktionen mit Tiefbettfelgen in der überwiegenden Mehrzahl waren.

Es darf daraus ohne weiteres geschlossen werden, daß die Kronprinz-Aktiengesellschaft auch mit ihren neuesten Konstruktionen wieder auf dem richtigen Wege ist. An einer sehr großen Anzahl von modernen Wagen findet man das Kronprinz-Stahlrad als Standardausrüstung gleich von Hause aus von der Fabrik mitgeliefert.

Sucher-Lampen

Ein moderner Kraftwagen begnügt sich nicht nur mit dem mehrere 100 Meter weit reichenden Lichte seiner Scheinwerfer, sondern er braucht auch neben den der Sicherheit und Bequemlichkeit dienenden Osram-Lampen für Schluß- und Innenbeleuchtung Lichtquellen, die dem Fahrer die schnelle Orientierung im Dunkeln erleichtern. Die Auto-Scheinwerfer können nicht in allem diesem Zwecke genügen, sie müssen genau ausgerichtet sein, damit ihre Lichtkegel in richtiger Weise die Straße vor dem Wagen beleuchten; alles, was unmittelbar rechts und links vom Wagen liegt, bleibt im Dunkeln. Hier müssen nun die kleinen Such-Scheinwerfer helfen,

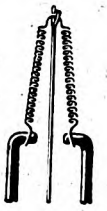
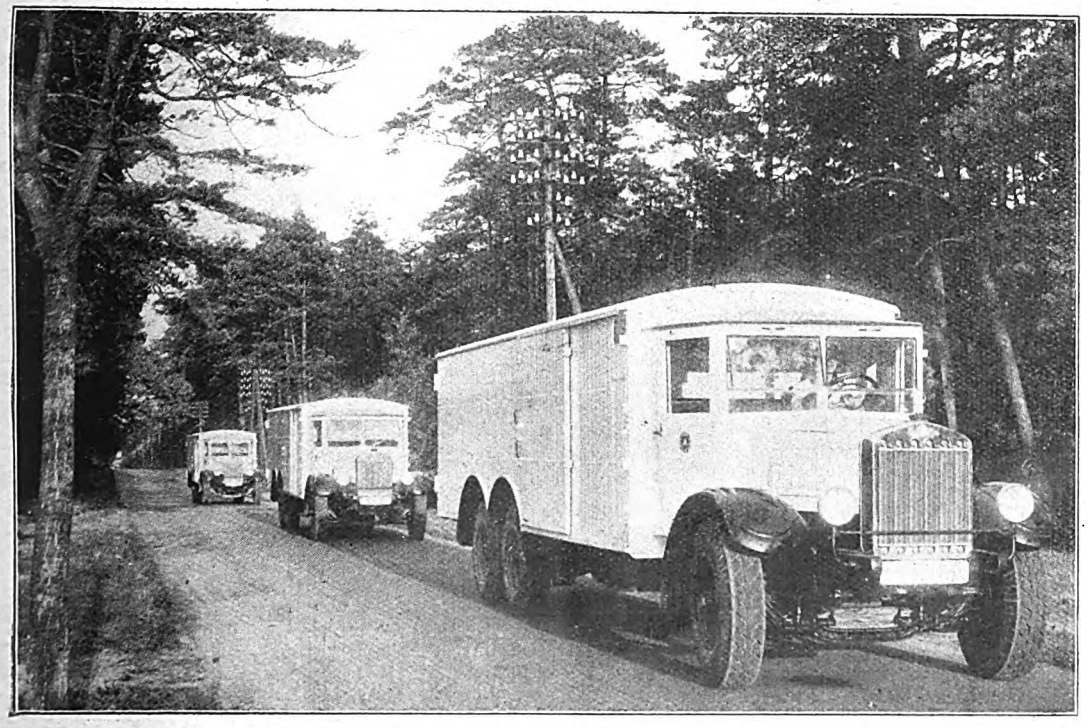


Bild 1. Einfache, geteilte Wendel

Bild 2. Doppelwendel

die an der Windschutzscheibe oder in ihrer Nähe befestigt und durch Kugelgelenk nach allen Richtungen des Raumes drehbar sind. Durch den Reflektor wird ein helles und konzentriertes Lichtbündel nach der Stelle geworfen, die zur Orientierung des Fahrers sichtbar gemacht werden muß. Wegweiser, Straßen- und Firmenschilder, Hausnummern usw., die verhältnismäßig hoch über dem Boden liegen und vom Scheinwerferlicht nicht erreicht werden können, kommen hier in Frage. Das Licht muß hell und kon-



Das moderne Spanien Im heutigen Spanien wird fieberhaft an der Modernisierung der Wirtschaft gearbeitet. Um den Güterverkehr schnell und ohne Bindung an Schienenwege durchführen zu können, wurde eine Reihe hochmoderner automobiler Güterwagen in Dienst gestellt. Der im Bild gezeigte Dreiachserzug wurde von einer deutschen Firma, der Daimler-Benz A.-G. in Gaggenau, geliefert. Die Wagen sind nach der neuen Sechsrad-Konstruktion mit Vierradantrieb hergestellt, über die wir ausführlich in „Automobil-Rundschau", H. 11, 1928, berichteten

Digitized by Google

zentriert sein, weil diese Gegenstände oft nicht in unmittelbarer Nähe liegen und Worte oder Zahlen mühelos entzifferbar sein müssen. Deswegen ging das Bestreben der Osram-Gesellschaft dahin, Sucher-Lampen mit Leuchtkörpern von möglichst kleiner Ausdehnung zu bauen.

Je punktförmiger der Leuchtkörper ist, um so genauer läßt er sich in den Brennpunkt des parabolförmigen Reflektors bringen, um so konzentrierter wird das Lichtbündel. Die früher verwendete ge-

Bild 3. Richtung und Streuung des Lichtbündels bei Lampen mit einfacher geteilter Wendel

teilte einfache Wendel (Bild 1) entspricht nicht diesem Ideal. Die beiden Schenkel dieser Wendel liefern ein Lichtbüschel, das in zwei Teile geteilt ist. Auf der beleuchteten Fläche erscheinen rechts und links zwei helle Flecke als Abbild dieser beiden Wendelteile, während die Mitte dunkler ist. Die geeignetste Fadenform ist eine Doppelwendel (Bild 2), deren Wendelachse in der Lampenachse liegt. Der Leuchtfaden einer solchen Wendel läßt sich auf einen engen Raum wickeln und liefert daher, in den Brennpunkt des Reflektors gebracht, ein konzentriertes Lichtbündel. Bild 3 und 4 zeigen deutlich

Bild 4. Richtung und Streuung des Lichtbündels bei Lampen mit Doppelwendel

den Unterschied. Im ersteren Falle befindet sich im Sucher eine Lampe mit geteilter Wendel, im letzteren eine solche mit Doppelwendel. Beide haben eine Leistungsaufnahme von 25 Watt bei einer Spannung von 12—16 Volt. Das Wirtshausschild auf den Abbildungen befindet 30 m von dem Wagen entfernt. Auf Bild 3 sieht man auf dem Schilde deutlich die beiden hellen Flecke, während auf Bild 4 die Mitte am hellsten ist. Die ganze Tafel mit dem darüberliegenden Pfeil, auch das rechts danebenstehende Bäumchen ist im letzteren Falle gleichmäßig hell beleuchtet. Man kann also erkennen, daß die Osram-Lampe mit Doppelwendel trotz ihres konzentrierten Lichtes eine größere Lichtfläche gibt, die auf einmal bei einer bestimmten Richtung des Suchers zum Lesen oder Unterscheiden von Merkmalen ausgenutzt werden kann. Dies bedeutet aber für den Fahrer einen großen Vorteil, weil er schneller das Gesuchte finden und betrachten und dadurch eher sein Ziel erreichen kann. Insofern dient auch eine richtig gebaute Sucher-Lampe, wie die Osram-Sucher-Lampe, zur Beschleunigung des nächtlichen Verkehrs auf wenig oder unbeleuchteten Straßen. O. *1303*

Der Feuerlöscher, ein notwendiges Autozubehör

Der sachverständige Kraftfahrer wird eine Fahrt über Land nicht antreten, bevor er seinen Wagen nicht mit dem Werkzeug ausgerüstet hat, das er zur Behebung irgendwelcher Pannen braucht. Immer wieder wird in Fachzeitschriften an das Mitnehmen von Werkzeug, Zubehör und kleinen Ersatzteilen erinnert. Alle diese Ratschläge werden von Fachleuten gegeben. Und der Autolöscher? An ihn denkt niemand.

Zeigen nicht genug Fälle, daß die Wagenbesitzer einem Brand wehrlos gegenüberstehen und zusehen müssen, wie der Wagen verbrennt? Alsdann — Pilger, nimm deinen Stab und wandere — und wandere bis zum nächsten Ort! Das Auto wird abgeschleppt, nachdem man — besonders auf dem Lande — einen nicht unerheblichen Verauslagungsbetrag für diese Arbeit locker gemacht hat.

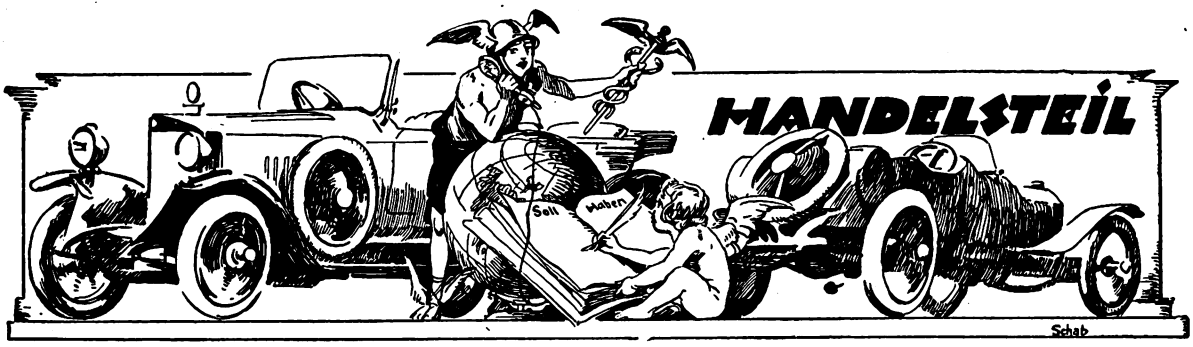
Abgesehen davon kommt nun die sicher nicht beglückende Tatsache, daß die Versicherungsgesellschaft unter Berücksichtigung der Abnutzung nur den Zeitwert, nicht aber den Neu- oder den beantragten Versicherungswert auszahlt. Es wird nämlich bei der Regulierung der Abnutzungskoeffizient berücksichtigt. In der Regel wird ein unter normalen Verhältnissen betriebener Wagen in vier bis fünf Jahren als verbraucht angesehen. Ein Geschäftswagen muß in dieser Zeit abgeschrieben werden. Jährlich tritt also eine buchmäßige Abnutzung von etwa 20 bis 25 % ein. Der Wagen hätte aber z. B. weitere zwei bis drei Jahre benutzt werden können, und die finanzielle Belastung hätte sich p. a. prozentual verringert. Jetzt also erhält der Kraftwagenbesitzer für seinen zwei- bis dreijährigen Wagen höchstens 50 % des Neuwertes, die andere Hälfte muß er dazulegen, um sich ein neues gleichwertiges Auto kaufen zu können. Rechnung: Neuwert 6000 RM. sind zu 50 % von der Versicherungsgesellschaft, und zu 50 % vom Versicherungsnehmer aufzubringen, weil dieser aus falscher Sparsamkeit eine Ausgabe von 65 RM. für einen Minimax- oder Pyrene-Autolöscher gescheut hat.

Was nützt dem Automobilisten die wunderbarste komplette Ausrüstung, wenn sie zusammen mit dem Wagen in einigen Minuten infolge Fehlens eines geeigneten Löschgerätes ein Opfer der Flammen wird! *1309*

Beleuchtungszeit vom 1. Jan. bis 15. Jan.:

1. Januar . . . von 17.00 Uhr bis 7.35 Uhr
15. Januar . . . von 17.15 Uhr bis 7.30 Uhr

Digitized by Google



Italiener in der deutschen Automobilindustrie

Ein wichtiger Schritt zur europäischen Zusammenarbeit

Der A.-R. der NSU Vereinigte Fahrzeugwerke A.-G., Neckarsulm, wird der demnächst einzuberufenden G.-V. zwecks Sanierung eine Kapitalherabsetzung von 12,5 Mill. RM. durch Zusammenlegung im Verhältnis 5 : 1 auf 2,5 Mill. RM. und Wiedererhöhung auf 10 Mill. RM. vorschlagen. Den alten Aktionären sollen 2,5 Mill. RM. 1 : 1 zu pari angeboten werden. Den Rest übernimmt die Firma Fiat in Turin gemeinsam mit einem Konsortium unter Führung der Dresdner Bank. Die Kapitalerhöhung ist dadurch unbedingt gewährleistet, daß sich das Konsortium verpflichtet hat, auch die von den Aktionären etwa nicht bezogenen Aktien zu übernehmen. Der deutsche Einfluß in der Gesellschaft bleibt unbedingt gewahrt.

Der Vertrag der Fiat mit NSU sieht vor, daß Fiat, welche das Heilbronner Werk der NSU übernimmt, aus der Produktion der bei NSU verbleibenden Fabrik jährlich 4000 bis 5000 Chassis bezieht. NSU. gibt also seine Automobilfabrikation vorläufig nicht auf. Das Heilbronner Werk wird in eine neue Gesellschaft mit einem A.-K. von 2 Mill. RM. eingebracht, an der neben Fiat auch die Dresdner Bank beteiligt ist.

Die Bilanz von NSU zeigt per 31. Dezember 1927 einen Verlust von 7,8 Mill. RM., der in der Hauptsache durch das Droschkengeschäft der Gesellschaft entstanden ist. Nach Herausnahme der nicht zum eigentlichen Fabrikationsbetrieb gehörenden Tochterunternehmungen und Grundstücke stellt sich der Gesamtverlust auf 14,8 Mill. RM. Nach Sonderabschreibungen von 1,48 Mill. RM. auf Gebäude, Maschinen usw. verbleibt bei einem A.-K. von 12,5 Mill. RM. und Reserven von insgesamt 6,3 Mill. RM. ein Saldo von 2,8 Mill. RM., der der Sanierung zugrunde gelegt wird. Nach langwierigen Verhandlungen haben sich die Konsortialbanken bereit erklärt, von ihren Forderungen erhebliche Beträge nachzulassen. (Wie wir hören, handelt es sich um eine siebenstellige Ziffer.) Der G.-V. wird die Sanierungsbilanz per 30. Juni vorgelegt werden, in der Anlagen, Maschinen usw. mit 7,6 Mill. RM. bewertet sind, Kassenbestand, Bankwechsel mit 2,4 Mill. RM., Debitoren (bereinigt) mit 7,7 Mill. RM., Waren mit 8,08 Mill. RM. Auf der Passivseite steht das Aktienkapital mit 10 Mill. RM., die Obligationsanleihe mit 4 Mill. RM., Lieferantenverpflichtungen und Akzepte mit 11,8 Mill. RM. Bankschulden bestehen nicht mehr.

Die Lösung, welche nach monatelanger Unsicherheit die NSU-Sanierung nunmehr erfahren hat, stellt eine überraschende Wendung dar, welche aber die verworrenen Verhältnisse in der europäischen Automobilindustrie schlaglichtartig beleuchtet. Betrachten wir zunächst die deutschen Hintergründe dieses Vorganges, so kann man die lange Dauer der Verhandlungen nur damit erklären, daß kein Schritt unversucht geblieben ist, eine Möglichkeit der Sanierung mit rein deutschem Kapital zu finden. Obwohl aber von vielen Seiten der Gedanke des „Autotrusts" nach wie vor propagiert wird, so hat sich keine deutsche Firma gefunden, welche aufnahmebereit war. Bankinteressen haben zweifellos eine große Rolle hierbei gespielt.

Es ist den beteiligten Kreisen sicher nicht leicht gefallen, die bisherige vollkommene Unabhängigkeit der deutschen Autoindustrie preiszugeben. Man wird daher sehr gewichtige Gründe, wenn nicht die wichtigsten, für die jetzige Lösung in der Lage der italienischen Automobilindustrie insbesondere und der europäischen Automobilindustrie im allgemeinen zu suchen haben. Die Lirastabilisierung hat auf die italienische Wirtschaft um so schädigender eingewirkt, je mehr sie am Export beteiligt war. Die italienische Automobilindustrie ist aber eine der wichtigsten Exportindustrien, da sie fast 70 % ihrer Produktion auf dem Weltmarkte absetzen muß. Die Aufwertung der Lira um rund 50 % wird von der italienischen Autoindustrie als zu hoch empfunden, besonders da man auf der anderen Seite die Löhne um nur 20 % herabgesetzt hat. Da seit 1927 die Konjunktur abflaute, und die Regierung trotz des allgemein starken Geschäftsrückganges ein seinem Goldwerte nach höheres Steueraufkommen zu erzielen suchte, wurden die Gestehungskosten durch eine schärfere Steuerbelastung weiter erhöht. Zu alledem kommt noch hinzu, daß die Industrie einen sehr erheblichen Teil ihrer Rohmaterialien einführen muß. Eine der Liraaufwertung entsprechende Ermäßigung der Zollsätze ist aber nicht eingetreten, so daß eine Erhöhung der Materialpreise zu verzeichnen ist. Diese Erhöhung der Gestehungskosten wirkte sich in diesem Jahre in einem katastrophalen Rückgang des italienischen Exportes aus. Die Rückgänge nach allen übrigen Ländern wurden durch die Exportsteigerungen nach Deutschland und Frankreich nur zum geringen Teil ausgeglichen. Die Auswirkungen des Exportrückganges wurden noch dadurch verschärft, daß auch der Inlandabsatz trotz größerer Heereslieferungen und anderer Staatsaufträge erheblich zurückgegangen ist.

Konnte die italienische Industrie bis zur Lirastabilisierung noch die hohen Schutzzollmauern der europäischen Industrie überwinden, so wurde ihr dies jetzt durch die innere Lage des Landes unmöglich gemacht. Es fiel schon seit einigen Monaten auf, daß gerade die italienische Industrie den Gedanken einer europäischen Automobilzoll-Union besonders stark unterstützte, nachdem sie bisher den Schutz der natinalen Industrie in den Vordergrund gestellt hatte. Der Anlaß zu dieser Wendung mag die Tatsache sein, daß die Industrie bei ihrer Regierung nicht das ge-

Digitized by Google

wünschte Verständnis für eine weitere Lohnherabsetzung und sonstige Erleichterungen gefunden hat, und bei der starken Bedeutung des Exportes ihr nunmehr weniger der Schutz des heimischen Marktes als die Wiedereröffnung des Weltmarktes am Herzen lag. England bedeutete lange das wichtigste Absatzgebiet der italienischen Industrie, und gerade hierin ging die Ausfuhr im ersten Halbjahr 1928 auf 521 Wagen zurück gegenüber 3298 Wagen im gleichen Zeitraume des Vorjahres.

Als die wichtigste Repräsentantin der italienischen Autoindustrie, welche rund 70 % der Gesamtproduktion herstellt, haben die Fiat-Werke auch zuerst nach Auswegen aus der Zwangslage gesucht. Man schritt zuerst zur Errichtung einer Montagewerkstätte in England, um die dortige Stellung neu zu festigen und gleichzeitig von dort aus die Dominions zu erreichen. Man konnte zwar hierdurch die englische Zollmauer etwas erniedrigen, aber für den viel stärkeren Druck der italienischen Lage konnte man hierdurch keine Entlastung finden, denn der weitaus größte Anteil der Gestehungskosten am Fabrikat wurde noch durch die italienischen Verhältnisse bestimmt. Fiat versuchte dann, in der ungarischen Industrie durch Uebernahme der Firma Manfred Weiß festen Fuß zu fassen, in der Hoffnung, von hier aus den Weltmarkt besser bedienen zu können, aber die Verhandlungen zerschlugen sich. Es war daher für die Fiat-Werke eine günstige Gelegenheit, daß sie in Deutschland nunmehr eine Gelegenheit fanden, ihre Wagen vollständig herzustellen, und sie werden diese Gelegenheit um so lieber aufgegriffen haben, als die neueste Entwicklung Deutschland zum besten Kunden der italienischen Automobilindustrie gemacht hat. Es bestand für die Fiat-Werke die Möglichkeit, einen technisch modern eingerichteten Betrieb, der zudem noch elastisch aufgebaut ist, was man von der ausländischen Industrie bei der dort üblichen Massenproduktion nicht immer sagen kann, sowie eine — nach Herausnahme der fremden Objekte — nicht schlechte Absatzorganisation zu erlangen. Eine Gelegenheit also, sich innerhalb des Landes festzusetzen, die sich nur selten bietet.

Wenn es zunächst den Anschein hat, als ob die Transaktion nur das deutsch-italienische Interesse berühre, so muß man doch weiterblickend sagen, daß sie von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Gesamtentwicklung der europäischen Industrie ist. Die nationale Unabhängigkeit der kontinentalen Automobilindustrien hat bereits vor einiger Zeit eine kräftige Erschütterung dadurch erhalten, daß die französische Firma Citroën eine Kapitalerhöhung mit amerikascher Hilfe durchführen mußte, um die notwendigen Betriebsverbesserungen durchführen zu können. Die aktienmäßige Beteilgung von Fiat bei NSU stellt nunmehr den ersten Einbruch in die Unabhängigkeit der deutschen Automobilindustrie dar, denn soweit ausländische Produktionsinteressen bisher in Deutschland vorhanden waren, handelte es sich entweder um Lizenzhergaben (Dixi) oder um die Vielzahl der Montagestätten, die aber rein mit ausländischem Kapital finanziert wurden. Zwar ist vor einiger Zeit ein größeres Aktienkapital der Adler-Werke vorm. Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt a. M., in englische Hände übergegangen, da als Treuhänder das Londoner Bankhaus J. Henry Schroeder für das Paket auftrat. Aber in diesem Falle scheinen keine besonderen fabrikatorischen Interessen vorzuliegen. Während in diesen Fällen das Konkurrenzverhältnis noch vollständig aufrechterhalten wird, wird es im Falle NSU—Fiat in ein Verhältnis engster Zusammenarbeit abgeändert. *1302*

Straffe Kartellierung des Reifenhandels

Die Zustände im deutschen Reifenhandel während des letzten Jahres sind, wie das „Berliner Tageblatt" schreibt, als außerordentlich verworren bekannt. Durch allgemeines Schleudern und Rabattgeben im Kleinverkauf waren Verhältnisse geschaffen worden, die jetzt zu einem Versuch der Beseitigung durch Produktions- und Handelskreise führen werden, allerdings im Rahmen einer Kartellierung, die von den Verbrauchern mit gemischten Gefühlen aufgenommen werden dürfte, wenn sie sich in der Praxis wirklich streng durchführen läßt. Es gab allerdings von den Fabriken vorgeschriebene Nettolisten und Verkaufspreise. Doch diese Preise standen nur auf dem Papier. Der Automobilbesitzer kann noch heute fast überall Autoreifen mit 10, 20, 25, ja sogar 30 % Rabatt kaufen. Sport- und Wirtschaftsverbände preisen als Hauptvergünstigung ihren Mitgliedern den Reifenbezug zu derartigen Rabattsätzen an.

Vom 1. Januar 1929 ab wird sich alles das erheblich ändern. Die am Reifengeschäft interessierten Kreise, der Verein Deutscher Gummireifen-Fabriken, die Vereinigung Deutscher Gummireifen-Händler und -Reparateure und der Deutsche Automobilhändler-Verband haben unter Hinzuziehung einer großen Anzahl ausländischer Reifenfabriken ein Abkommen geschlossen, das im Augenblick seines Inkrafttretens, am 1. Januar 1929, den deutschen Reifenhandel auf ganz neue Grundlagen stellt.

Strenge Preisschutzbestimmungen, eine neue Wiederverkäufer-Rabatt-Politik, eine kolossale Reduzierung der Wiederverkaufsberechtigten, Konventionalstrafen bis 5000 RM. Höhe sollen u. a. die Gesundung des Reifenhandels bringen.

Abgesehen von den Reichs- und Landesministerien und der Reichsbahn, die von den Gummifabrikanten zur direkten Belieferung vorbehalten werden, darf der Verkauf von Personenwagenreifen nur noch durch den gewerbsmäßigen Handel erfolgen. Beim Verkauf von Riesenluft- und Elastik-Reifen haben sich die Gummifabrikanten außer den obengenannten noch etwa 40 bestimmte Großabnehmer zur direkten Belieferung reserviert. Dies sind in der Hauptsache große deutsche Verkehrsgesellschaften. Es gehören u. a. dazu: Berliner Verkehrsgesellschaft A.-G., Beschaffungsamt der Stadt Berlin, I. G. Farben-Industrie, Benzol-Verband Bochum, Deutsche Gasolin, Deutsch-Amerikanische Petroleum, Rhenania-Ossag. Mit Ausnahme dieser wenigen Firmen, die auch nur höchstens die dem Handel zugestandenen Rabatte erhalten, dürfen alle sonstigen Lieferungen nur durch den gewerbsmäßigen Handel ausgeführt werden. Den Händlern ist also die ausschließliche Belieferung der Kommunalverwaltungen, Warenhäuser, Groß-Fuhrbetriebe, Droschken-Einkaufsgenossenschaften usw. freigegeben. Ueber die hier zu gewährenden Unterrabatte ist man sich noch nicht im klaren.

Es gibt zurzeit in Deutschland etwa 14 000 autorisierte Reifen-Wiederverkäufer. Diese Zahl soll sehr erheblich — ungefähr auf die Hälfte — reduziert werden.

In einer Kommission, der je ein Mitglied der beiden Händlerorganisationen und der in- und aus-

Digitized by Google

AUTO-

Unfall-, Haftpflicht-,
Kasko-Versicherungen

sowie

Haftpflicht- und Unfall-
Versicherungen jeder Art

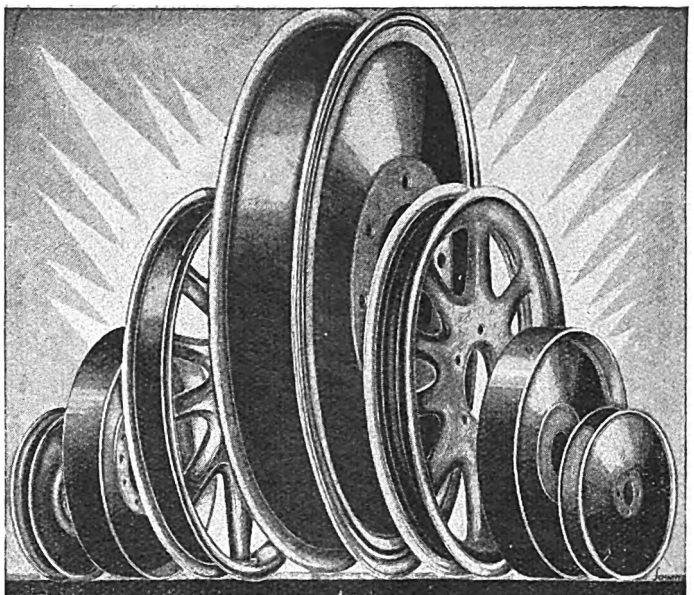
Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft

Berlin-Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter



KRONPRINZ RÄDER

FÜR · PERSONEN- · UND · LASTWAGEN

„KRONPRINZ" · A · G

FÜR · METALLINDUSTRIE · OHLIGS-RHL

Versäumen Sie nicht

den neuen XXXI. Jahrgang 1929 der

Automobil-Rundschau

Zeitschr. d. Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

zu bestellen

Bezugspreise: Inland 16 M. jährlich
8 M. halbjährlich — 4 M. vierteljährlich

Bezugspreise: Ausland 24 M. jährlich
12 M. halbjährlich — 6 M. vierteljährlich

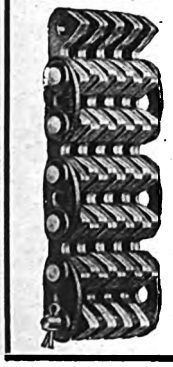
bei freier Zustellung durch die Post

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

AUTOK

Automobil-Ketten und Kettenräder

für jeden deutschen u. ausländischen Wagen



AUTOK-AKT.-GES.
Fabrik für Triebketten
Berlin-Adlershof
Tel.: Adlershof 207/208
Telegr.: Autoketten
Berlin-Adlershof

Preis RM. 25,—

Dalli Heizungen sind unabhängig vom Motor und vom elektrischen Strom. Verlangen Sie kostenlose Zusendung unseres Kataloges D 8.

DALLI

hält selbst bei strengstem Frost den Motorblock und das Kühlwasser warm

das Oel dünnflüssig und geschmeidig

somit:

stets leichtes, müheloses Anspringen des Motors

Während der Fahrt:

molllig warmer Wagen bei Verwendung der gleichen Wärmequelle in der **Dalli-Kommode**

Preis RM. 36,—

Deutsche Glühstoff-G. m. b. H.
Dresden-A. 28

Digitized by Google

ländischen Reifenfabrikanten angehören, werden die Vertragsfirmen die Anerkennung — resp. in diesem Fall mehr Aberkennung — der Wiederverkäufer vornehmen. Für diese Anerkennung sind genau präzisierte Richtlinien vorgesehen. Danach dürfen z. B. beliefert werden: Die Filialen oder Verkaufsstellen von Kraftwagenfabriken, Vertreter von Kraftwagenfabriken. Nur laut namentlicher Liste: Kraftwagenimporteure, Anhänger- und Spezialfabriken. Weiter Besitzer öffentlich gewerbsmäßig betriebener Autogaragen (Hotel- und Privat-Garagen sind ausgeschlossen). Exporteure von Kraftwagen nur, wenn nachgewiesen wird, daß die Kraftwagen ausschließlich für den Export oder den eigenen Betrieb Verwendung finden. Den Automobil- und Anhängerfabriken wird der Handel mit einzelnen Reifen verboten usw. Die Verteilerfirmen der Gummifabriken dürfen ebenso wie die Fabrikfilialen nur an Wiederverkäufer liefern. Bei Verstößen gegen diese Bestimmung muß sofort der Verteilervertrag durch die Fabrik aufgehoben werden.

Mit der bisherigen Abschlußpolitik wird gebrochen. Bis jetzt sandten am Jahresanfang die Reifenfabriken ihre Vertreter zu den Händlern und tätigten große Jahresabschlüsse. Je höher der Abschluß, desto höher auch der Rabattsatz. Begreiflicherweise machten die Händler möglichst große Abschlüsse. Am Ende des Jahres mußten sie ihre Bestände um jeden Preis räumen. Sie halfen sich also durch Schleudern.

Vom 1. Januar 1929 ab werden keine Abschlüsse mehr — wenigstens von den deutschen Fabriken — gemacht werden. Als Händlerrabatt wird einheitlich 17½% gewährt, der sofort von der Rechnung abgesetzt wird. Außerdem wird am Schluß des Jahres entsprechend der Höhe des Jahresumsatzes ein zwischen 5 bis 10% gestaffelter Umsatzbonus von den Fabriken vergütet. Also auf die Umsatzziffern, nicht auf die Abschlußziffern wird von nun an der entscheidende Wert gelegt.

Die neuen Lieferungsbedingungen der Fabriken werden außerordentlich strenge Bestimmungen über die Einhaltung der vorgeschriebenen Verkaufspreise enthalten. Schiedsgerichte, Konventionalstrafen und die Anrufung der ordentlichen Gerichte sind vorgesehen.

Um die Geschäftsabwicklung zu erleichtern, wird neben der Nettoverkaufsliste für den Händler die seinerzeit abgeschaffte Bruttoverkaufsliste für die Konsumenten wieder eingeführt.

Sondervergünstigungen oder Vergütungen anderer Art werden unter Strafe gestellt. Um eine Umgehung dieser Vorschriften zu vermeiden, werden Umtauschofferten nur noch durch die Stammhäuser oder bei ausländischen Reifen durch die Generalvertretungen abgegeben werden. Sekundaware wird durch einen Stempel über die Firmenmarke gezeichnet. Solche Partieware wird mit 50% Rabatt an die Wiederverkäufer abgegeben. Weitere Rabatte dürfen hierfür nicht gegeben werden. *1310*

Kleine Mitteilungen

Robert Reiß †

Der in Fachkreisen, besonders bei den Automobilingenieuren, so bekannte und sehr geschätzte Direktor der Rheinisch-Westfälische Stahl- und Walzwerke A.-G., Herr Robert Reiß, ist plötzlich im Alter von 60 Jahren gestorben. Er hatte sich schon früher, namentlich in seiner Tätigkeit bei der Bismarckhütte, einen sehr angesehenen Namen als Spezialfachmann für Konstruktions- und Edelstähle gemacht. Auch die über mehrere Stahl- und Walzwerke verfügende Rheinisch-Westfälische Stahl- und Walzwerke A.-G. fing an, unter seiner Mithilfe ebenso wie das diesem Konzern liierte Gußstahlwerk Döhlen in der Automobilindustrie einen guten Namen zu bekommen. Wir bedauern den so frühzeitigen Heimgang dieses geschätzten Fachmannes und wegen seiner Liebenswürdigkeit überall gern gesehenen Ingenieurs. *1311*

Um die Subventionierung des Nürburgringes

Bekanntlich hat die Nürburgring G. m. b. H. den Reichstag um eine außerplanmäßige Subvention in Höhe von 2 Millionen Mark zur Erhaltung, Förderung und zum evtl. Ausbau des Nürburgringes angesucht. Dieses Gesuch wurde jetzt im Haupthaushaltausschuß des Reichstages nach umfangreicher Debatte bis zur Erledigung des Etats vertagt. *1312*

Kraftfahrzeug-Registrierungsstelle

Im Einvernehmen mit der Kraftfahrzeugindustrie, dem Kraftfahrzeughandel, den maßgebenden Finanzierungsinstituten und Versicherungsgesellschaften wird die Deutsche Treuhand A.-G. für Warenverkehr Berlin, am 1. Januar 1929 innerhalb ihrer Organisation eine Kraftfahrzeug-Registrierungsstelle errichten. Die Richtlinien hat ein Arbeitsausschuß festgelegt, der aus Vertretern der maßgebenden Spitzenorganisationen besteht. Zweck des Registers ist es, möglichst alle mit Eigentumsrechten Dritter belasteten Kraftfahrzeuge in Deutschland zu erfassen, um auf diese Weise einen Handelsbrauch zu schaffen, der es ermöglicht, daß alle diese Wagen bei der Registrierungsstelle angemeldet und von Interessenten erfragt werden können. *1314*

Caracciola auf „Wanderer"

Rudolf Caracciola, der bekannte Mercedes-Benz-Fahrer, wird im Sportjahre 1929 sämtliche Zuverlässigkeitsfahrten und Wirtschaftlichkeitsprüfungen auf Wanderer bestreiten. Die erste Konkurrenz, an der sich Caracciola im kommenden Jahre beteiligen wird, ist die Sternfahrt nach Monte Carlo im Januar. *1313*

Rostfreies Parker-Eisen. Hierüber berichtet das „Berl. Tagebl.": Nachdem im Juni d. J. in Deutschland das amerikanische Patent für die Herstellung von parkerisiertem (rostfreiem) Eisen unter Klasse D 48 Gruppe 4 Nr. 463 778 angemeldet wurde, wird die N. V. Maatschappij tot Exploitate van de Parker-Patenten, Amsterdam, auch in Deutschland Zweigniederlassungen für den Vertrieb dieses Eisens errichten. Es handelt sich hier um ein hochprozentiges Chromeisen. Parkerisiertes Eisen findet in den U. S. A. u. a. für Eisen- und Brückenbauten, Telephonapparate und Automobilfabriken (letztere verfügen bereits über 510 parkerisierte Bestandteile) Verwendung. Es zeichnet sich durch eine hohe Korrosionsbeständigkeit aus und stellt ein wirksames Schutzmittel gegen Witterungseinflüsse dar, so daß es die Verwendung von Bleimennige ersetzt. Die Verwendungsmöglichkeit dieses Eisens hängt vor allem von der Preisstellung ab. Es stellt sich zurzeit in Amerika noch etwas teurer als verzinktes Eisen. Nicht zu verwechseln sind diese beiden Sorten mit dem von der Fried. Krupp A.-G. hergestellten nichtrostenden Stahl „Nirosta", der hauptsächlich für die Herstellung säurefester Behältnisse usw. in Frage kommt. *1315*

Digitized by Google

Firmenberichte

Eigene Filiale der Wanderer-Werke in Berlin. Die Wanderer-Werke A.-G. in Schönau bei Chemnitz hat auf Grund freundschaftlicher Vereinbarungen den bestehenden Vertretungsvertrag mit der Firma Albert Leopold, Berlin, gelöst. Die Wanderer-Werke haben die Anlagen der bisherigen Chevrolet-Vertretung Maß & Hübsch, Berlin, erworben und werden in diesen am 1. 1. 1929 eine eigene Berliner Filiale eröffnen. Die Gesellschaft ist in allen Abteilungen, insbesondere im Automobilbau, voll beschäftigt. Ihr Erfolg auf der Berliner Automobilausstellung ist bekannt. *1315*

Asbest- und Gummiwerke Alfred Calmon A.-G., Hamburg. Die Verwaltung teilt mit: Die rückläufige Kursbewegung der Aktien der Gesellschaft steht in keinem Zusammenhang mit den Vorgängen und Geschäften der Gesellschaft. Seit der vorjährigen Bilanz hat die Finanzlage des Unternehmens eine Entspannung erfahren. Wenn auch die Arbeitskämpfe in der Textil-, Werft- und Eisenindustrie eine Einbuße an Ordereingängen in den letzten Monaten mit sich brachten, so konnte die Gesellschaft andererseits als nennenswertes Objekt u. a. eine Bestellung des Norddeutschen Lloyds auf Gummifußbodenbelag für den großen Dampfer „Europa" buchen. Die diesjährigen Erträgnisse lassen sich bei dem Umfang der Unternehmungen der Gesellschaft für die drei Fabriken nicht abschätzen. Die Abschlußarbeiten werden beschleunigt und die Ziffern sobald wie möglich veröffentlicht.

Eduard Winter Aktiengesellschaft. Die Eduard Winter A.-G. für Kraftfahrzeuge zu Berlin-Halensee hat mit Wirkung vom 1. Januar 1929 ab von der General Motors Company die Generalvertretung des Chevrolet-Wagens (Personen- und Lastwagen) für Groß-Berlin übernommen. Im Zusammenhang hiermit ist das Grundkapital der Gesellschaft von 350 000 RM. auf 1 Million RM. erhöht worden.

Deutsche Edelstahlwerke Akt.-Ges. Für das am 30. September abgelaufene Geschäftsjahr 1927/28 ist eine Dividende nicht zu erwarten (das erste Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 30. September 1927 blieb bekanntlich auch dividendenlos). Die Aufstellung der Bilanz ist zwar noch nicht beendet, und insbesondere die Inventurarbeiten dürften noch einige Zeit in Anspruch nehmen, doch kann mit einiger Wahrscheinlichkeit mit einem geringen Ueberschuß gerechnet werden, den man auf neue Rechnung vortragen wird. Das Geschäft hat vor allem durch die unzureichenden Aufträge des Eisenbahnzentralamtes gelitten. Die Absatzschwierigkeiten in den hierbei vor allem in Frage kommenden billigeren Stahlsorten (für Federn und Kupplungen) sind auch die hauptsächliche Veranlassung für die bereits früher gemeldete vorläufige Stillegung der Abteilung „Bochumer Stahlindustrie". Man hofft jedoch, auch für dieses Werk über kurz oder lang wieder ausreichende Absatzmöglichkeiten zu schaffen. Uebrigens bleibt ein Teil der Bochumer Anlagen mit etwa 12 % der Belegschaft in Betrieb.

Aufträge der Aboag für NAG und Büssing. Die Allgemeine Berliner Omnibus-A.-G. hat sich entschlossen, einen größeren Auftrag auf Dreiachser-Autobusse zu vergeben. Es ist beabsichtigt, bei der Nationalen Automobil-Gesellschaft (NAG) 35 und bei der Firma Büssing 25 Wagen zu bestellen.

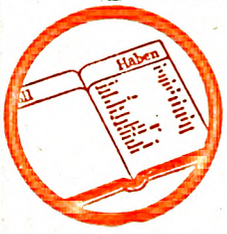
H. Fuchs, Waggonfabrik Akt.-Ges. in Heidelberg. In der Generalversammlung wurde der Abschluß genehmigt, wonach der Verlust von 166 909 RM. auf neue Rechnung vorgetragen wird. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, Regierungsrat Janzer (Rheinische Kreditbank Mannheim) wies auf die großen Schwierig-

Sie beherrschen Ihre Zeit und sind Gebieter, nicht Untertan. Sie sind überall und immer unfehlbar zur rechten Zeit da. Jedermann weiß, daß er auf Sie zählen darf

Sie kommen allen Konkurrenten in diesem großen Wettlauf um den Erfolg zuvor: Sie vermögen den Anderen den Eintritt mit der unerbittlichen Gewißheit des Tatmenschen zu wehren, da Sie ihn für sich erobert haben.

Sie verzichten auf Eisenbahn, Trambahn, Autobus. Sie sind nicht verurteilt, auf Ihr Risiko zu nehmen, was andere verschulden. Sie atmen frische, reine Luft. Sie haben eigenste Selbständigkeit. Sie haben Kredit und Ansehen.

Kraft und Selbstbewußtsein erhöht Ihre Leistungsfähigkeit. Sie sind nicht mehr Einer unter Hunderttausenden, jetzt sind Sie endlich Sie selbst. Die Bewunderung der Anderen stärkt Ihre Energie.



Ihr Bankkonto kennt nur die Rubrik „Haben", denn alles „Soll" bestreiten Sie ja spielend aus den laufenden Einnahmen. Alle Sorgen sind von Ihnen genommen. Ihr Scheckbuch ist bares Geld und genießt dieselbe Achtung wie ein goldfundiertes Papier.

Ihre Gattin, – oder Ihr Fräulein Braut, – haben nur eine Sorge: die Einkäufe unterzubringen; aber auch diese einzige Sorge behebt die so geräumige Karosserie Ihres Automobils. Dies Auto ist Ihr Stolz. Es ist ja auch das vollkommenste Fahrzeug, das zu haben ist.

Stolz wie sein Symbol: märchenhafte Höhen sieghaft meisternd, führte auch Sie der „Adler-Wagen" zum Erfolg! Treuester, nie versagender Diener in Ihrer Arbeit – steter Helfer zu freien Stunden erfrischenden Vergnügens! Vollkommenheit zu unerreicht günstigen Preisen bietend, beherrscht er den Markt.

Eines der ältesten, größten und renommiertesten Werke der Welt stellt alle Erfahrung, alles Können, alle Leistungsfähigkeit in Ihren Dienst! Es bietet Ihnen den höchsten Gegenwert in jeder Beziehung! Es dient Ihnen mit aller Loyalität und Ehrerbietung. Ein Wort von Ihnen und unzählige Dienstbereite stehen zu Ihrer Verfügung! Profitieren Sie davon! Karte oder Anruf genügt!

ADLERWERKE
vorm. Heinrich Kleyer A.-G.
FRANKFURT A. M.

FILIALE BERLIN

Belle-Alliance-Str. 6 - Tel. Bergmann 7000 - Unter den Linden 12-13

Weitere Filialen in: Breslau, Hamburg, Hannover, Karlsruhe i. B., Königsberg i. Pr., Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart.

Vertreter an allen bedeutenden Plätzen.

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen.

Firma	letzte Divid.	Datum 13. 12.	20. 12.	27. 12.
Adler	5	90	88	89
Allg. Berl. Omnibus	10	181	183	182
A. E. G.	8	195	193	192
Augsb.-Nrbg. (M. A. N.)	0	95	92	92
Bln.-Karlsr. (D. W. F.)	0	71	70	78
Calmon	0	42	40	43
Chillingworth	8	98	98	103
Continental	6	141	140	140
Daimler-Benz	0	82	86	78
Dürener Metallw.	10	235	236	235
Dürkopp	0	41	41	41
Frankf.-Pokorny	6	68	69	70
Hanomag	0	45	45	46
Harb. Gummi (Phoenix)	6	83	83	87
Horchwerke	8	107	110	112
Kronprinz	8	100	98	99
Magirus	0	36	35	36
Motorenfabrik Deutz	0	69	69	70
NAG	0	55	53	53
NSU	0	30	28	28
Nürnb. Herkules	5	50	49	50
Peters Union	8	105	104	105
Siemens & Halske	12	428	420	418
Vomag	4	77	77	77
Wanderer-W.	12	113	112	116

Kleinhandelspreise Berlin.

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	25.12.	33,— M/100 l
B.V. Benzol	„	44,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol)	„	130,— „

Kraftwagenbereifung.
Type Ballon, Niederdruckreifen (Wulst).

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	57,40	10,—
760× 90	60,20	10,50
765×105	78,—	12,60
815×105	86,20	13,60
820×120	102,—	15,30
880×120	117,30	16,30
895×135	137,70	19,—
Ballonreifen (Wulst).		
715×115	55,—	10,20
730×130	65,30	11,80
775×145	81,—	14,10

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen.)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,00
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	165,00—170,00

(Berlin 19. 12. 28)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 76,00
Zink	„ 53,50
Barr-Aluminium	„ 190,00
Zinn (Hamburg Termin Dez.)	„ 453 50
Antimon	„ 85,50
Kupfer	„ 138,25

Reichsindex November 152,3.
1914 = 100.

keiten hin, mit denen zurzeit die gesamte Waggon-Fabrikation zu kämpfen hat, und die für Heidelberg besonders schwierige Lage, weil die Absatzgebiete nach Elsaß-Lothringen und dem Saargebiet verlorengegangen sind. Der Quotenanteil ist außerdem für Heidelberg recht gering. Um die Fabrik auszunützen, seien eine Reihe von Nebenprodukten aufgenommen worden, die sehr erhebliche Unkosten verursachten. Das Werk sei jetzt bis zum Juni mit Aufträgen versehen, so daß es wahrscheinlich möglich sei, den jetzigen Arbeiterstand von etwa 600 Mann durchzuhalten.

Hannoversche Maschinenbau Akt.-Ges. vorm. Georg Egestorff (Hanomag). Das Geschäftsjahr 1927/28 brachte einen Verlust von 5 096 622 RM. (Reingewinn 291 431 RM.), der aus dem Reservefonds gedeckt werden soll. Im Geschäftsbericht führt die Verwaltung aus, daß man es für richtig gehalten hat, gewisse Fabrikationszweige aufzugeben und sich auf den Bau von Lokomotiven, Dampfkesseln, Schleppern und Kleinautos zu beschränken. Im Autobau wird statt der bisherigen drei Typen ein neuer Typ in einer Ausführung auf den Markt gebracht. — Der Geschäftsabschluß 1927/28 wurde in der ordentlichen Generalversammlung genehmigt. Außerdem wurde die beantragte Verlegung des Geschäftsjahrs auf das Kalenderjahr sowie die Ermäßigung des Stimmrechts der Vorzugsaktien von sechs auf drei Stimmen beschlossen. Ueber die derzeitige Geschäftslage verwies der Vorsitzende auf die Ausführungen des Geschäftsberichtes. Wesentlich Neues sei seit dieser Zeit nicht eingetreten. Die finanziellen Aufwendungen für das neue Kleinauto seien verhältnismäßig gering. Die vorliegenden Aufträge könnten mit den zur Verfügung stehenden Mitteln erledigt werden.

Richard Kahn im Cyklonwerk der Gothaer Waggonfabrik. Die Gothaer Waggonfabrik hat das Mylauer Cyklonwerk, das ihr beträchtliche Verluste gebracht hat, für etwa 2,5 Mill. RM. an den Vorbesitzer und Großaktionär Schapiro zurückverkauft. Herr Schapiro hat für dieses Geschäft einen Konsorten in der Richard Kahn-Gruppe gefunden, die seit dem günstigen Verkauf des Riebewerkes an die Norma und Fichtes u. Sachs eine bemerkenswerte Aktivität entwickelt, wobei allerdings wohl noch abzuwarten bleibt, wie weit die übernommenen Betriebe fortgeführt und wie weit sie ausgeschlachtet werden sollen. Die Zahlung für das Mylauer Werk erfolgt in mehreren Raten, für die von erstklassiger Seite gutgesagt wird. (B. T.)

Interessengemeinschaft Bosch A.-G.-Lavalette. Die Robert Bosch A.-G. Stuttgart hat mit der französischen Firma Lavalette einen Interessenvertrag abgeschlossen, demzufolge die Boschapparate künftig in Frankreich hergestellt und durch Lavalette vertrieben werden. Durch die so erreichte Entlastung von Zoll- und Transportkosten ist es möglich, die Preise für Boschfabrikate in Frankreich wesentlich herabzusetzen. Die französische Fachpresse glaubt, daß sich die Stellung der Bosch A.-G. auf dem französischen Markt durch diese Interessengemeinschaft wesentlich festigen wird. *1325*

Digitized by Google

Schluß von Seite 11

neuzeitliche Erscheinung ist der Hochsitzomnibus, der in erster Linie für große Fahrten im Ausflugdienst verwandt wird. Die Post hat im Jahre 1927 ihren Fahrplan für solche Ausflüge bedeutend erweitert; es scheint, daß man diesen Dienst in großzügiger Weise allenthalben ausbauen will. Ueber den Umfang der Verwendung des Postkraftwagens und seine Erfolge gibt eine Statistik Aufschluß, die in dem oben bereits genannten Handwörterbuch und auch in den jährlichen Geschäftsberichten der Reichspost sowie im Amtsblatt dieser Verwaltung gegeben wird. Was zunächst die Betriebslängen angeht, so sind dieselben, wenn man das ganze Gebiet des Deutschen Reiches zusammenfaßt, von 32 km im Jahre 1905 auf rund 29 000 km Ende 1927 gestiegen.

Die Steigerung beobachtete man von 1924 auf 1925, denn Ende 1924 sah man erst 11 234 km und Ende 1925 schon 24 711 km. Die Zahl der Kraftomnibusse im Ueberlandverkehr hat sich von 5 im Jahre 1905 auf 2600 Ende 1927 erhöht. Wie man gelegentlich der Beratung des Haushalts des Reichspostministeriums im März v. J. erfuhr, werden zurzeit von der Reichspost im ganzen rund 7000 Kraftfahrzeuge betrieben, und es wird die Zahl der Kraftfahrlinien für Personenverkehr mit rund 1500 angegeben. An Reisenden, die mit der Kraftpost befördert worden sind, zählte man im Geschäftsjahr 1905 (endigend am 31. März 1906) erst 66 217, 1925 dagegen 24 818 253 und 1926 schon 36 116 174. Die Zahlen für das Geschäftsjahr 1927 sind noch nicht bekannt geworden. *1098*

Hohe englische Anerkennung für die deutsche Technik

Die Dewar-Trophy, ein Goldpokal, 1906 von Lord Dewar gestiftet, wird jedes Jahr für besondere Leistungen verliehen. In diesem Jahre wurde diese hohe Auszeichnung für die hervorragenden Leistungen eines durch die Herren Wardman und Stafford vorgeführten Mercedes-Benz-Rohöl-Lastkraftwagens zuerkannt. Damit fällt der Preis zum ersten Male an das Erzeugnis einer nichtenglischen Firma

Mit einem Dienst-Tag fängt das Jahr 1929 an. Wir hätten den Wunsch, diesen Dienst-Tag, wie alle anderen Werktage des Jahres Ihnen so angenehm wie möglich — die Feiertage aber zu wirklichen Festtagen zu machen. Das ist unser Neujahrswunsch für Sie.

Ein Geschäft, das 100% Sicherheit bietet, fordert 100% Leistung. Wir offerieren Ihnen auch für 1929, trotz aller wirtschaftlichen Schwierigkeiten, ein solches Geschäft. Es liegt nur bei Ihnen, sich die höchste Gegenleistung zu sichern.

Das Jahr 1929 hat 365 Tage, davon wollen wir Ihnen 365 angenehm, nützlich und erfolgreich gestalten. Ein Auto macht ja oft insgesamt nur 2 Tage froh: den Tag des An- und den Tag des Verkaufs Aber der Besitz eines Adler-Wagens macht alle Tage froh. Jedes Jahr also 365. Und daß es im Jahre 1929 nicht 366 sind, liegt nur am Kalender.

Wir bieten Ihnen die Wagen, die den Superlativ bedeuten: wir können also, da das Fabrikat sie besitzt, in der Sprache auf Superlative verzichten. Die Adler-Wagen — vier Typen, vier Stärken, vier Preisklassen — bringen ein vollendetes Fabrikationsprogramm in vollkommenen Typen. Und . . . . der bekannte Kundendienst! Eine der wertvollsten Einrichtungen eines der ältesten Autounternehmungen der Welt harrt Ihrer Befehle.

Der Gelehrte, der Kaufmann, der Techniker: Alle drei bieten ihr Bestes, um Sie zu erfreuen. Vom ersten Augenblick an, da Sie einen Adler-Wagen besichtigen, stellt sich das ganze Werk in Ihren Dienst! Machen Sie sich diese große Organisation zu Nutze! Verfügen Sie über uns — wir stehen gern und ganz zu Ihrer Verfügung! Wir wollen eifrigst daran mitarbeiten, das Jahr 1929 für Sie so angenehm, nutzbringend und erfolgreich wie möglich zu gestalten.

ADLERWERKE vormals Heinrich Kleyer A.-G. FRANKFURT A. M.
FILIALE BERLIN
Belle-Alliance-Str. 6 - Tel. Bergmann 7000 - Unter den Linden 12-13

Weitere Filialen in: Breslau, Hamburg, Hannover, Karlsruhe i. B., Königsberg i. Pr., Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart.
Vertreter an allen bedeutenden Plätzen.

Digitized by Google

Fachliteratur

Allgemeines. — Die 22. Internationale Automobil-Ausstellung in Paris. C. Martinot-Lagarde. „Technique Moderne", 20. Bd., 22, S. 798 bis 806, 21 Abb. Uebersicht über die Fortschritte im Kraftwagenbau an Hand der ausgestellten Wagen; behandelt werden: Motor, Karosserie und Ausführungsformen verschiedener Wagen.

Die Kraftwagenausstellung in Olympia. „Engineer", 146. Bd., 3799, S. 482—484, 7 Abb. Hauptmerkmale der ausgestellten Wagen.

Motoren. — Neue Omnibusmotoren in London. „Motor Transport", 47. Bd., 1231, S. 456, 2 Abb. Sechszylindermotoren von 100 PS.

Die Atmungswege des Motors. St. v. Szenstisky. „Lastauto", 5. Bd., 42, S. 11—13, 5 Abb. Vernebelungsvorgänge, Durchbildung der Saugleitungen bei 4,6- und 8-Zylindermaschinen.

Die Eigenschaften der 5-Zylinder-Reihen-Verbrennungmaschine. H. Schön. „Motorwagen", 31. Bd., 28, S. 663—669, 27 Abb. Mechanische Kräfte und ihr Verlauf, Vorteile gegenüber Sechszylindermotoren, Konstruktionsrichtlinien für einen Zehnzylindermotor.

Antrieb. Der Schneckenantrieb beim Kraftwagen. L. Westerkamp. „Lastauto", 5. Bd., 42. S. 14—17. 14 Abb. Vorteile des Schneckenantriebes, verschiedene Hinterachsantriebe.

Auspuff. — Die Brennbarkeit der Auspuffgase. G. W. Jones. „Industrial and Engineering Chemistry", 20. Bd., 9, S. 901—903, 2 Abb. Verbrennungsvorgänge, Aufstellen einer vereinfachten Mischungsregel.

Betriebsstoffe. — Die chemische Analyse und Wertbestimmung von Benzin- und Benzol-Kraftstoffen. B. Kattwinkel. „Teer und Bitumen", 26. Bd., 28, S. 481—485; 29, S. 501—504. Festlegung der Wertbestimmungen und der Reaktionen auf Grund der bisher vorliegenden Forschungsarbeiten.

Getriebe. — Gleichzeitige Prüfung und Korrektur von Getrieben während der Herstellung. Ch. H. Logue. „Jl. of the Society of Automotive Engineers", 23. Bd., 4, S. 371—379, 12 Abb. Neues Verfahren für austauschbare Stirn- und Schneckenräder, die durch eine Form gezogen werden; erforderliche Maschinen und Werkzeuge und Wirtschaftlichkeitsberechnung.

Lenkung. — Normungsvorschläge für die Lenkungsorgane. „Motor Transport", 47. Bd., 1230, S. 421, 3 Abb. Normungsvorschläge in bezug auf Anordnung und Betätigungsart.

Bremsen. — Neue elektrische Vorrichtung zum schnellen Nachprüfen der Automobilbremsen. „Electricité et Mécanique", 1928, 44. Bd., S. 446—448, 2 Abb. Kurze Beschreibung der Vorrichtung.

Räder. — Sind kleinere Räder bei Kraftfahrzeugen vorteilhaft? H. W. Eckert. „Auto-Technik", 17. Bd., 18, S. 22. Vor- und Nachteile: Erhebliche Vorteile sind von kleinen Rädern nicht zu erwarten, doch läßt sich ein endgültiges Urteil selbst auf Grund praktischer Erfahrung über Reifenbewährung nicht abgeben.

Nutzfahrzeuge. — Kommunalfahrzeuge auf der Internationalen Automobilausstellung vom 8. bis 18. November 1928. Wehr. „Zeitschrift für Kommunalwirtschaft", 18. Bd., 21, S. 2107 bis 2118. Uebersicht über die ausgestellten Fahrzeuge.

Lastwagen. — Niederrahmen-Lastwagen. „Motor-Transport", 47. Bd., 1229, S. 395—397, 4 Abb. 3- bis 4-t-Vierzylindermotor von 32 PS bei 1800 Uml./Min.

Ein 12-t-Dreiachser. „Motor Transport", 47. Bd., 1230, S. 436, 1 Abb. Umbau eines Vierradwagens in einen Dreiachser.

Omnibusse. — Reparaturarbeiten an Omnibussen. „Electric Railway Jl.", 72. Bd., S. 953—953, 18 Abb. Arbeitsgliederung und Werkstattausrüstung der neuen Reparaturwerkstätten in Philadelphia.

Elektrokarren. — Der Elektrokarren im Güterbahnhof von Amiens. „Véhicule Electrique", 2. Jahrgang, 5, S. 98—100, 3 Abb. Der Wagenumschlag erfolgt durch drei Satme-Elektrokarren und 170 Anhängerwagen.

Stoffkunde. — Stahlguß für hohe Beanspruchungen. J. H. Hall. „Foundry Trade Jl.", 39. Bd., 620, S. 4—6, 1 Abb. Verwendung eines Mn-Stahles mit Vanadium- und Molybdän-Zusatz.

Beschleunigungsmessungen. — Beschleunigung. E. C. Wadlow. „Automobile Engineer", 18. Bd., 248, S. 440—442, 2 Abb. Bericht über Versuche, mit denen bewiesen werden soll, inwieweit die Beschleunigungsmessung durch Dynamometer den tatsächlichen Verhältnissen entspricht.

Prüfung. — Vorteile der Prüfung auf dem Prüfstand und auf freier Strecke. E. C. Wadlow. „Automobile Engineer", 18. Bd., 248, S. 464 bis 468, 1 Abb. Vergleiche der Kraftwagenprüfung auf der freien Strecke und auf dem Prüfstand mit dem Dynamometer.

Fabrikationsverfahren. — Das Bearbeiten der Nash-Ventilstössel. Ch. O. Herb. „Machinery (N. Y.)", 35. Bd., 1, S. 8—10, 5 Abb. Durchführung der Bearbeitungsgänge und ihre Reihenfolge, erforderliche Vorrichtungen und Werkzeugmaschinen.

Garagen. — Garagen mit Aufzügen. „Engineering News-Record", 1. Bd., 10, S. 359—361, 3 Abb. Einrichtung einer 22 Stockwerk hohen Garage mit einer Fassung für 572 Wagen, Einzelheiten über die Kraftwagen-Aufzüge.

Verkehrsfragen. — Maschinelle Hilfsmittel beim Mischen und Fördern der Baustoffe im modernen Straßenbau. Dr.-Ing. Garbotz. „Verkehrstechnik", 41. Bd., 46, S. 863—868; 47, S. 879 bis 884, 45 Abb. Anwendung der Maschine im modernen Straßenbau; Maschinen zur Herstellung des Straßenplanums: Aufbau und Bereitung der Roh- und Hilfsstoffe, Mischvorgänge, Fördermittel, Maschinen zur Unterhaltung der Straßen.

Die Abhängigkeit der Raumgewichte und Einbaustärken des „Essener Asphalts" von der Temperatur. A. Holzapfel. „Verkehrstechnik", 45. Bd., 48, S. 899—900, 1 Abb. Die Erzeugnisse von Untersuchungen über die Zusammenhänge zwischen Alter, Transport, Verarbeitung sowie Temperatur, Raumgewicht und Verdichtungsfähigkeit des Essener Asphalts werden bekanntgegeben.

Die Kraftverkehrsgesellschaften im Jahre 1928. W. Sußdorf. „Verkehrstechnik", 45. Bd., 48, S. 885—888. Verkehrsleistungen im Personenverkehr, Schnellverkehre, Tarife, Fahrpläne, Werkstättenwesen, Wagenhallen, Personal, Güterverkehr, Zusammenarbeit mit den Schienenbahnen.

Die Gründung der Berliner Verkehrs-A.-G. E. Reuter, „Verkehrstechnik", 45. Bd., 50, S. 917—919. Der Zusammenschluß der Berliner Straßenbahn Betriebs G. m. b. H., Gesellschaft für elektrische Hoch- und Untergrundbahnen in Berlin, Allgemeine Berliner Omnibus-A.-G. und die nächst wichtigsten Aufgaben dieser Gesellschaft werden besprochen.

Warmbehandlung. — Werkstoff- und Härtefragen bei der Werkzeugfertigung. „Kruppsche Monatshefte", 9. Bd., 10, S. 147—159, 8 Abb. Gliederung der Werkzeugstähle, Verwendungszwecke der verschiedenen Arten, Härtefehler und Formänderungen beim Härten, Schnellstähle und ihre Behandlung, Anlassen von Schnellstahl und der Verschleißwiderstand der Schnellstähle.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2.

Digitized by Google

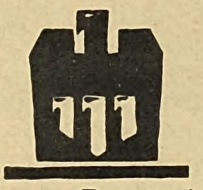
31. JAHRGANG

P
'F9 29X

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT



Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

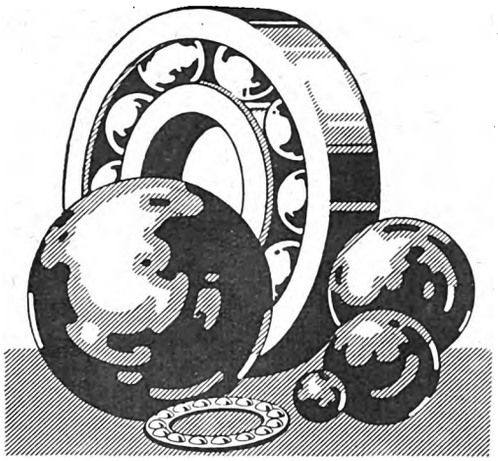
VERSICHERUNG
von
Kraftfahrzeugen
(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME
im Jahre 1927 über
16,5 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 2. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. Januar 1929

Digitized by Google



FISCHER-

Kugellager
Rollenlager
Stahlkugeln
Stahlrollen
Transmissionslager

Spezialität:

Tonnenlager

geeignet für alle Fälle, in denen Kugel- und Rollenlager nicht standhalten, besonders für Kurbelwellen, hochbeanspruchte Getriebelager etc.

Kegelrollenlager

Speziallager für Vorderradnaben an Automobilen und Anhängewagen

KUGELFABRIK FISCHER

Schweinfurt a. M. / Ältestes Kugel- u. Kugellagerwerk / Gegr. 1883

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E.V.

Heft 2 Berlin, 15. Januar 1929 31. Jahrg.

Eigentümer: Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein e. V., vertreten durch den Präsidenten, Generaldirektor Robert Kaufmann, Berlin.

Generalsekretariat des M. M. V.: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Tel.: Lützow 1159; Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407; Bankkonto: Kur- und Neumärk. Ritterschaftl. Darlehnskasse, Berlin W 8, Wilhelmplatz.

Schriftleitung (verantwortlich) für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekr. des M. M. V., Berlin.

Verleger: Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7 Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065. Telephon: Rheingau 9543 und 9544.

Erscheinungsweise: 24 mal jährlich, jeweils am 1. u. 15. jeden Monats. Abonnements- und Anzeigenpreise siehe am Schluß des redaktionellen Teiles.

Schriftleitung (verantwortlich) für den nichtamtlichen Teil: Geheimer Regierungsrat Dr. E. Valentin, Berlin-Friedenau I.

INHALT

Amtlicher Teil:
Einladung zur Generalversammlung des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins E. V. . . . . Seite 23
Vortragsabende des M. M. V. . . . . „ 23
Triptyque-Ausgabe für M. M. V.-Mitglieder . . . . . „ 24
Vertretertag der Verkehrswachten . . . . . „ 24
Moderne Kraftstoff-Forschung . . . . . „ 25
MAX WALDEMAR HALBE, Auto-Flitterwochen . . . . . „ 27
Diplomingenieur C. W. LAPP, Berlin, Das Problem der richtigen Bremseneinstellung (Schluß) . . . . . Seite 28
Wann rentiert sich für den Geschäftsinhaber ein Auto? . . . . . „ 30
Mitteilungen aus der Industrie . . . . . „ 34
Kapitalzins und Autoindustrie . . . . . „ 37
Kleine Mitteilungen . . . . . „ 38
Firmenberichte . . . . . „ 40

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein E. V.

Einladung zur Generalversammlung!

Gemäß § 7 der Satzungen werden die Mitglieder hierdurch zur ordentlichen Generalversammlung zwecks Behandlung der satzungsgemäß zu erledigenden Geschäfte eingeladen auf

Montag, den 28. Januar 1929, nachmittags 5 Uhr,
in die Geschäftsräume des Generalsekretariats, Berlin SW 11, Hafenplatz 5.

Tagesordnung:

1. Erstattung des Tätigkeitsberichtes und des Kassenberichtes für das Haushaltsjahr 1928;
2. Bericht der Rechnungsprüfer über die Rechnungslegung und Entlastungserteilung;
3. Umorganisation des Vereins;
4. Bestellung zweier Ausschußmitglieder zur Prüfung der Rechnungslegung und Berichterstattung hierüber an die Generalversammlung;
5. Sonstiges und Anregungen aus der Versammlung.

Anmeldungen beabsichtigter Anträge sowie zum Erscheinen werden durch Postkarte oder Fernsprecher (Lützow 1159) erbeten. Als Legitimation gilt die Mitgliedskarte.

Der Bericht über den Verlauf der Generalversammlung wird an dieser Stelle veröffentlicht werden.

Berlin, den 31. Dezember 1928

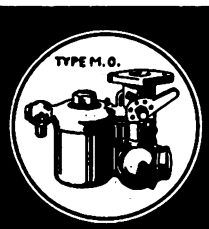
Der Präsident:
R. Kaufmann, Generaldirektor

Vortragsabende des M. M. V.

Das Thema unseres letzten Vortragsabends für unsere Berliner Mitglieder behandelte die alte und doch noch immer unerschöpfliche Frage

„Wie verringere ich die Unterhaltungskosten meines Kraftfahrzeuges?"

Die interessanten Ausführungen des Referenten, unseres Sachverständigen Herrn Ingenieur Hamann, wurden von den recht zahlreich erschienenen Zuhörern mit großem Beifall aufgenommen. Die sich anschließende leb-



SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

hafte Diskussion ließ erkennen, daß die Ausführungen des Herrn Hamann starken Anklang gefunden haben und wir werden deshalb denjenigen Mitgliedern, die zu dem Vortrag nicht erscheinen konnten, einen Bericht hierüber in der nächsten Nummer unserer Zeitschrift geben.

M. M. V., Generalsekretariat

Triptyque-Ausgabe für M. M. V.-Mitglieder

Um Mißverständnisse zu vermeiden, teilen wir hierdurch mit, daß von den Geschäftsstellen des M. M. V. eine Ausgabe von Grenzpassierscheinen (Triptyques) an unsere Mitglieder auch fernerhin erfolgt.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein e. V.

Vertretertag der Verkehrswachten

Nach längerer Pause hatte die Deutsche Verkehrswacht ihre Bezirksgruppen zu einer Tagung nach Berlin eingeladen, zu der über 100 Vertreter erschienen waren.

Der Vorsitzende, Herr Generaldirektor Kaufmann, Berlin, eröffnete mit einleitenden Worten über Zweck und Ziel der Verkehrswachtbewegung, die bekanntlich darin besteht, an der Verkehrsregelung durch die Mittel der Selbstzucht und des Selbstschutzes mitzuwirken und dadurch die Verkehrssicherheit zu heben, die Sitzung und begrüßte zunächst die Vertreter der Behörden, Körperschaften, Auto- und Berufsverbände und die Presse.

Nach den Ausführungen des Vorsitzenden hat sich die Deutsche Verkehrswacht, die die Dachorganisation für die in allen Teilen des Reiches bestehenden 71 örtlichen und bezirklichen Verkehrswachten bildet, in den letzten Jahren neben der Verbreitung von Aufklärungsschriften, Vorführung von Verkehrsfilmen und ähnlichem vorwiegend der Unfallverhütungspropaganda unter der Jugend gewidmet. Sie hat insbesondere die im 3. Jahrgang und monatlich erscheinende „Deutsche Jugend-Verkehrswacht" finanziert und sonstige Bestrebungen, die der Verbesserung der Verkehrssicherheit dienlich sind, weitgehend unterstützt.

Nachdem das Reichs-Verkehrsministerium in diesem Jahre erstmalig in dankenswerter Weise einen namhaften Betrag zur Verfügung gestellt hat, wird die Tätigkeit der Zentrale auf eine völlig neue Grundlage gestellt. Hauptsächlich wird den örtlichen Verkehrswachten reichliches Material für die Unfallverhütungspropaganda zur Verfügung gestellt. Sie werden außerdem durch Vorträge des Geschäftsführers auf dem Gebiete der Verkehrsbelehrung der Bevölkerung unterstützt usw.

Der Geschäftsführer der Deutschen Verkehrswacht verbreitete sich über die Aufgaben und das Tätigkeitsgebiet der Deutschen Verkehrswacht als Dachorganisation und der örtlichen Verkehrswachten. Dabei kam zum Ausdruck, daß die Tätigkeit der Verkehrswacht in selbstloser Weise einzig im Interesse der Bevölkerung geleistet würde und sie deshalb allseitige Unterstützung verdiene. Die Verkehrswacht will nicht nur dem Publikum Helferin, sondern auch den Behörden sachverständige Beraterin sein. Neben der Aufklärung über die Verkehrsgefahren und ihre Verhütung muß Wert darauf gelegt werden, alle am Straßenverkehr Beteiligten von der Notwendigkeit der gegenseitigen Rücksichtnahme zu überzeugen.

Der bekannte Schulmann Rektor Hauer, Berlin, sprach unter dem Beifall der Versammlung über die Verkehrserziehung der Jugend. An Hand treffender Beispiele aus dem Leben führte er den Beweis der Unentbehrlichkeit einer planmäßigen Verkehrsbelehrung unserer Kinder. Er konnte mitteilen, daß die Anfang dieses Jahres gegründete Deutsche Schul-Verkehrswacht, die in enger Fühlung mit der Deutschen Verkehrswacht arbeitet, so erfreuliche Fortschritte macht, daß ihre Mitgliederliste bereits 500 Lehrkräfte umfaßt.

Die örtlichen Verkehrswachten werden in ihren Bezirken die Bestrebungen der Deutschen Schul-Verkehrswacht unterstützen. Ihre Zusammenarbeit wird durch ein Mitteilungsblatt, das von der Zentrale in Berlin herausgegeben wird, wirksam ergänzt.

In der einsetzenden lebhaften Aussprache wurde eine Reihe von Wünschen vorgebracht, deren Erfüllung in der Hauptsache zugesagt werden konnte. Allgemein war von den Vertretern zu hören, daß im ganzen Reiche und in allen Kreisen der Bevölkerung der Verkehrswacht-Arbeit lebhaftes Interesse entgegengebracht wird. *1336*

Kraftfahrer
finden
Rat, Schutz und Hilfe im M. M. V.
Mitglieder!
Führt sichtbar unser **Abzeichen** und **werbt** für unseren Namen!

Digitized by Google

Moderne Kraftstoff-Forschung

Aus der wissenschaftlich-technischen Abteilung des Benzol-Verbandes

Eins der kennzeichnendsten Merkmale der Neuzeit ist die stetig fortschreitende Motorisierung des Verkehrs. Mit dieser ist zwangsläufig auch eine Steigerung des Kraftstoffverbrauchs verbunden.

Bestand an Kraftfahrzeugen ausschließlich Kleinkrafträder (Stichtag 1. Juli)		Kraftstoffverbrauch (geschätzt)
1924	293 032	350 000 Tonnen
1925	425 790	520 000 Tonnen
1926	544 959	625 000 Tonnen
1927	679 895	900 000 Tonnen
1928	829 338	1 200 000 Tonnen

Natürlich hat sowohl die Volkswirtschaft wie auch der einzelne Kraftfahrer ein lebhaftes Interesse daran, den Kraftstoffverbrauch möglichst niedrig zu halten.

Bild 1. Hauptlaboratorium

Im Vordergrund der Diskussion über Brennstoffragen steht daher heute die Wirtschaftlichkeit der Betriebsstoffe, wobei der Begriff Wirtschaftlichkeit nicht zu eng gefaßt werden darf. Ein Kraftstoff, der je Liter billiger ist als ein anderer, kann im praktischen Betrieb, auf die gefahrene Kilometerzahl berechnet, mehr Kosten verursachen als der „teurere". Selbst wenn die reinen Betriebskosten pro Kilometer bei einem bestimmten Brennstoff höher sind als bei einem anderen, ist damit noch nichts gegen dessen Wirtschaftlichkeit gesagt, da durch Schonung des Motors, durch Verminderung des Oelverbrauchs usw. die sonstigen Unterhaltungskosten des Wagens vielleicht auf ein niedrigeres Niveau gebracht werden, als es bei dem pro Betriebskilometer etwas billigeren Kraftstoff der Fall ist. Die Qualität des Kraftstoffes ist also der ausschlaggebende Faktor.

Aber es genügt nicht, Kraftstoffe höchster Qualität zu züchten, man muß auch dafür Sorge tragen, daß die Qualität sich stets gleichbleibt, was nur durch Normung der wertbestimmenden Eigenschaften der Kraftstoffe zu erreichen ist. Die Anforderungen, die an einen Qualitätskraftstoff gestellt werden müssen, sind im wesentlichen folgende:

1. Der Kraftstoff soll leicht vergasen, um sicheres und leichtes Anspringen der Maschine zu erzielen.
2. Die Verbrennung soll rückstandslos erfolgen, ohne Hinterlassung von unverbrannten oder teilweise verbrannten Kraftstoffresten, also auch ohne Rußabscheidung. Bei richtiger Vergasereinstellung sollen daher die Auspuffgase farb- und geruchlos sein.
3. Der Kraftstoff soll frei von Verunreinigungen und insbesondere frei von polymerisierbaren Bestandteilen sein. Die Einlaßventile müssen auch nach längstem Gebrauch sauber und frei von pechartigen Ansätzen bleiben.
4. Der Kraftstoff darf auf Metalle, die im Autobau Verwendung finden, nicht korrodierend wirken.
5. Der Kraftstoff muß auch im Winter kältebeständig sein und darf nicht durch Ausfrieren und Gelatinieren eines oder mehrerer seiner Bestandteile zu Störungen führen.

Nach diesen Gesichtspunkten hat der Benzol-Verband als erste Betriebsstoff-Firma eine Normung seiner Kraftstoffe durchgeführt. Die Ueberwachung der Normvorschriften erfolgt in der wissenschaftlich-technischen Abteilung des Verbandes. Im Hauptlaboratorium werden täglich die Kraftstoffe auf ihre Typgerechtheit untersucht und es wird dadurch dem Fahrer die Gewähr gegeben, daß er nur einwandfreie Ware erhält.

Im genormten Benzol hatte man den gegebenen Kraftstoff für Höchstleistungen geschaffen. Das nächste Ziel war die Schaffung eines billigen Gebrauchskraftstoffes für alle Motoren. Man hatte durch

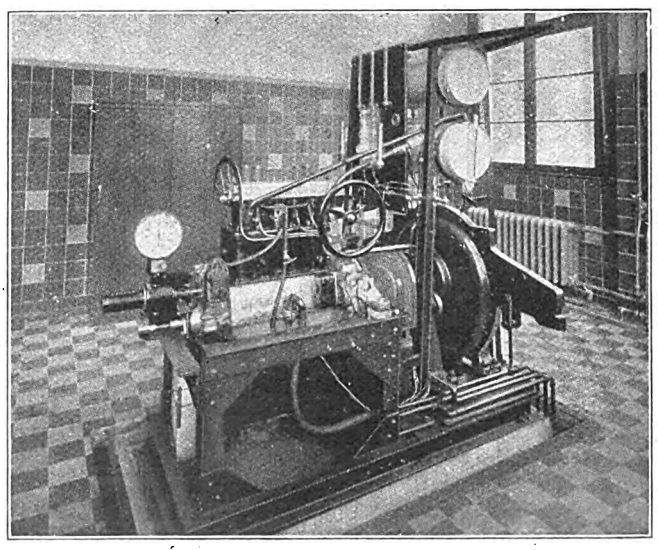


Bild 2. Opel-Vario-Bremsstand 40 PS

Digitized by Google

zahlreiche Versuche festgestellt, daß die besonderen Eigenschaften des Benzols auch in Mischungen mit Benzin zur Geltung kommen. Es handelte sich nun darum, ein für solche Mischungen besonders geeignetes Benzin sowie das günstigste Mischungsverhältnis zwischen den beiden verschieden gearteten Kraftstoffen herauszufinden. Der Erfolg dieser Bemühungen war das Benzol-Benzin-Gemisch „B. V.-Aral", welches heute auf dem Kraftstoffmarkt als das Gemisch gilt.

Hand in Hand mit den Forschungen chemischer Art mußten natürlich Versuche zur Prüfung der

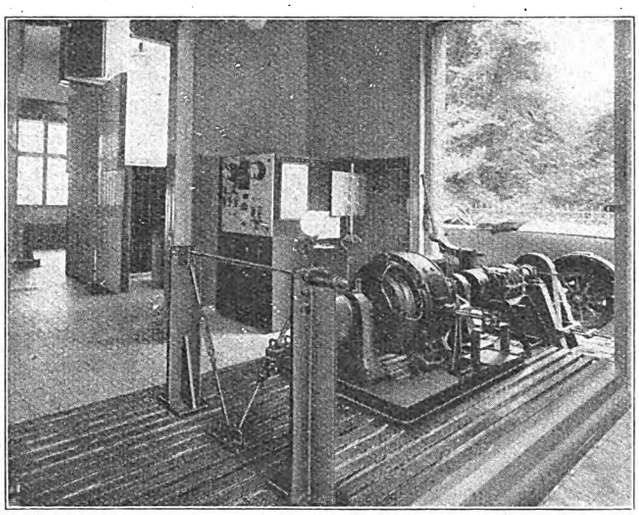


Bild 3. Elektrische Pendelbremse für Wagenprüfstand

Brauchbarkeit der Kraftstoffe im Motor gehen. Für die Feststellung, welchen Einfluß gewisse Kraftstoffbestandteile auf die Ventilverpichung haben, ist der Motorenversuch z. B. unentbehrlich. Besondere Versuchsmotoren, deren Verdichtung beliebig variiert werden kann, stehen für die Untersuchung der Klopffestigkeit der einzelnen Kraftstoffe zur Verfügung.

Kompressionsfeste Kraftstoffe gestatten es, die Motoren mit einer höheren Verdichtung als der normalen auszurüsten und damit höhere Leistung und Wirtschaftlichkeit zu erzielen. Eine Verstärkung einzelner, besonders beanspruchter Maschinenteile ist nicht erforderlich, und auch die Abnutzungserscheinungen sind nicht größer als bei normaler Verdichtung, wenn Kompressionsfestigkeit des Kraftstoffes und Verdichtungsgrad des Motors im richtigen Verhältnis zueinander stehen. Benzol und Aral z. B. verbrennen so weich, daß selbst bei hoher Verdichtung nicht die Druckspitzen erreicht werden, die bei der brisanten Verbrennung nichtkompressionsfester Kraftstoffe schon bei normaler Verdichtung auftreten können. Da diese Erkenntnis für die gesamte deutsche Wirtschaft von außerordentlicher Bedeutung ist, hat es sich die wissenschaftlich-technische Abteilung des Benzolverbandes zur Aufgabe gemacht, ihr weitgehende Verbreitung zu verschaffen. In Zusammenarbeit mit einer Reihe von Motorenfabriken, die sich für dieses Problem interessieren, sind bereits recht gute Resultate erzielt worden, wie ein Blick in die Typentafeln des R. D. A. für 1928 lehrt. Die eigenen Fahrzeuge des B. V. besitzen durchweg hochverdichtende Motoren.

Zur Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Kraftstoffe, die letzten Endes für den Verbraucher von überragender Bedeutung ist, hat man neuerdings einen Wagenprüfstand aufgestellt, der es erlaubt, in kurzer Zeit Leistung und Verbrauch des Wagens zu messen, derart, daß die Hinterräder des Wagens auf große Trommeln gebracht werden, die mit einem elektrischen Bremsstand verbunden sind.

Mit Hilfe dieser „Rollenden Landstraße" kann man in verhältnismäßig sehr kurzer Zeit den Wagen auf hohe Leistung und wirtschaftlichen Verbrauch einregulieren. Den Verbrauchern, denen eine Inanspruchnahme dieser neuen Einrichtung nicht möglich ist, stehen bei allen Verkaufsstellen besonders ausgebildete Fachingenieure zur Verfügung, welche die richtige Einstellung der ihnen anvertrauten Wagen übernehmen.

Es ist in der Tat eine umfangreiche wissenschaftlich-praktische Tätigkeit, die hier von einem privaten Unternehmen geleistet wird. Täglich tauchen neue Probleme auf, täglich werden neue Probleme in Angriff genommen. Aber nur die wenigsten Kraftstoffverbraucher wissen, daß hier für sie geschafft wird und daß hier für sie gewacht wird über die Qualität des modernen Kraftstoffes. Dr. W. *1308*

Auto-Ausstellungen 1929

Das Bureau Permanent in Paris hat jetzt den Kalender für die internationalen Ausstellungen des Jahres 1929 zusammengestellt: Vereinigte Staaten: 5.—12. Januar New York, 26. Januar bis 2. Februar Chicago. Europa: 11.—20. Januar Amsterdam, 30. Januar bis 16. Februar Rom, (6.—16. Februar Kairo), 22. Februar bis 3. März Kopenhagen, 10.—17. März Wien, 13.—24. März Genf, 12.—17. April Mailand, Mai bis November Barcelona (Weltausstellung), 1. bis 11. Mai Barcelona (Automobil-Ausstellung), 19. bis 26. Mai Budapest, 3.—13. Oktober Paris (Personenwagen), 17.—27. Oktober London, 23.—31. Oktober Prag, 24. Oktober bis 3. November Paris (Krafträder), 14.—24. November Berlin, 21. November bis 1. Dezember Paris (Lastwagen), 7.—15. Dezember Brüssel. Zwei Ausstellungen in Helsingfors und Posen, deren Termine noch nicht bekannt sind, kommen noch hinzu.

Internationaler Führerschein für Fahrt durch den Polnischen Korridor

Polen hat neuerdings für die Durchquerung des Polnischen Korridors im Automobil die Mitführung eines internationalen Führerscheines vorgeschrieben. Für Reisende, die den Polnischen Korridor durchqueren wollen, ist es wichtig, diese Vorschrift zu berücksichtigen, da ihnen sonst Schwierigkeiten entstehen können. Außerdem ist ein visierter Paß und ein Triptque nötig. *1322*

Kraftwagen in Syrien

Der Kraftwagen und seine Benutzung machen in Syrien Fortschritte. Im Jahre 1927 gab es 4500 Personenwagen und 400 Lastwagen und Zugmaschinen. Der Verkehr durch die Wüste, der die Küste des Mittelländischen Meeres mit Bagdad verband, war infolge der Unruhen im Jahre 1925 zum Erliegen gekommen, ist aber neuerdings wieder aufgelebt: die Strecke Beirut—Damaskus—Bagdad wird wieder von einer englisch-französischen Gesellschaft befahren, die zu diesem Zweck eine Art Salonwagen mit guter Ausstattung benutzt. Im Wettbewerb mit ihr steht eine einheimische Gesellschaft. Die Verbindung durch die Wüste dient nicht nur dem Ortsverkehr, sondern auch dem Durchgangsverkehr mit Indien. Der Güterverkehr auf der Wüstenstrecke ist noch wenig entwickelt. Auch zwischen Aleppo und Mossul besteht eine Kraftwagenverbindung; die Fahrt dauert zwei Tage. *1341*

Digitized by Google

Mit dem „Adler-Standard-6" auf Alpenstraßen

Auto-Flitterwochen / Von Max Waldemar HALBE

Glücklich unglücklich jedes Brautpaar, das unter so eigenartigen Umständen seine Hochzeitsreise nach dem Süden antritt. An einem kühlen Herbsttag stand der hellgraue „Adler-Standard 6" fahrbereit in der Filmstadt Geiselgasteig. Ausgerechnet aber regnete es in Strömen und die Sonne wollte den Scheidenden, die frierend auf die — Aufnahme warteten, nicht lächeln. Hochzeitsreisende haben bekanntlich niemals Geduld. Gut, so mußte die Abschiedsszene anstatt in München in der Schweiz „gefeiert" werden. Denn der Hochzeiter war niemand anderes als der bewährte Kameramann Otto Martini der Emelka-Kultur-Filmgesellschaft, welcher — eine komische Fügung des Geschickes — die eigene Hochzeitsreise mit seiner jungen Frau vorhatte und gleichzeitig für einen Kulturfilm eine Hochzeitsreise nach dem Süden zu drehen hatte. Und die Filmbraut war nicht seine eigene Frau, sondern Ruth Rickelt, die Tochter des bekannten Präsidenten der Bühnengenossenschaft.

Es genügt die Mitteilung, daß von irgendeiner festlichen Stimmung, wie sonst bei Hochzeitsreisen, zunächst nicht die Rede war. Im herbstlichen Regen begann die Tour, doch bereits an der deutschen Grenze in Lindau lachte wieder die Sonne und nun wurde die Fahrt durch die gastliche Schweiz zum Genuß. Entlang den bekannten Ostschweizer Seen führte der Weg immer weiter und höher in die Berge. In endlosen Kehren schraubte sich der Reisewagen auf der wildromantischen Gotthardstraße empor und gelangte über die Teufelsbrücke nach Andermatt, wo sich die Sängerin Jurjefskaja seinerzeit unter so tragischen Umständen in die Reuß stürzte. Wer zählt die Namen der berühmten Orte, die berührt wurden: Furkapaß, Rhonegletscher, Rhonetal, Martigny, Chamonix.

Bereits war der Atem des Südens spürbar, als die falschen und wahren Hochzeiter durch die französischen Provinzen Dauphiné und Savoyen fuhren. Tausend Reize bot diese kühne eigenartige Landschaft, die wenig bekannt und besucht ist, dem geübten Auge des Filmmannes. Unzählige Schafherden, welche das Bergland bevölkern, begleiteten den Wagen und sahen neugierig zu, wenn unermüdlich immer neue Naturschönheiten, Volkstypen und malerische Dorfstädte im Film festgehalten wurden.

Aber noch waren nicht alle Schwierigkeiten überwunden, noch wartete der Paß des Cold'Allos in über 2000 Meter Höhe. Wieder ging es aus den warmen Tälern hinauf in eis- und schneebedeckte Höhen, bis endlich nach einer letzten Kraftanstrengung die Fahrt abwärts führte und an einem lauen Abend das überwältigende Lichtmeer der Rivieraküste aufleuchtete. Wie ein schöner Traum erschien alles, als man auf dem weltbekannten Boulevard des Anglais in Nizza einfuhr und zuletzt die Hochzeiter der wohlverdienten Ruhe pflegen konnten.

Morgens fächelten Palmen leise rauschend am Ufer, das tiefblaue Meer warf seine Wellen gegen die breite Bucht, in deren Nischen die Kurorte wie aufgereihte Perlen in der Sonne glänzten. Das Leben auf den Straßen, in den Kaffees, in den Bädern schien lauter Heiterkeit, begünstigt von der südlichen Sonne, die das tägliche Seebad noch zum Genusse machte.

Nun waren die beiden Hochzeitspaare, das falsche und das wahre, am Ziel. Umringt von zahlreichen Neugierigen, die im Süden stets Zeit haben, wurden die letzten Filmszenen gedreht: eine Apotheose auf das Glück der jungen Liebe und die Schönheit des Südens. *1304*

Digitized by Google

*Das Problem der richtigen Bremseneinstellung**)

Nach amerikanischen Unterlagen bearbeitet von Dipl.-Ing. C. W. LAPP, Berlin

Die Wirkungsweise der Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung, wie sie Bild 2 im Betriebe zeigt und deren Einführung und Vertretung die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft, Abt. MK (Material für Kraftfahrzeuge), Charlottenburg, übernommen hat, ist folgende:

Die Fahrbahn wird durch laufende Rollen mit einem Reibungskoeffizienten von etwa 0,75 dargestellt. Diese Rollen, auf denen die Wagenräder ruhen, werden über ein Planetengetriebe durch Elektromotoren in Umdrehungen versetzt. Sobald die Bremsen angezogen sind, werden die Motoren mehr belastet. Der einsetzende Ausgleich bewirkt nun eine Drehung des Räderkastens des Planetengetriebes, deren Kraftauswirkung direkt proportional der tatsächlichen Bremskraft ist.

Die auftretenden Bewegungen werden durch einen Hebel über einen Wagemechanismus auf Dynamometer übertragen, die die Kraft in Kilogramm, mit der eine Fahrbahnoberfläche unter den gebremsten Rädern weggezogen werden muß, angeben. (Bild 3 und 4.) Zur Auffahrt auf den Apparat dienen ansetzbare Führungskurven. (Bild 5.)

Die Instrumente zeigen nicht das Drehmoment, sondern die tatsächlich auftretenden Einzelbremskräfte an. Die Summe aller abgelesenen Bremskräfte ist die Kraft K in der Formel $K = \frac{G}{9{,}81} \times b$, und gibt die Gesamtverzögerungskraft an, die den Wagen zum Stehen bringt.

Es sei angenommen, daß ein Wagen mit mechanischer Vierradbremse und einem Gewicht von 1575 kg so einzuregulieren ist, daß er bei einer Geschwindigkeit von 32 km/Std. auf 6 m, entsprechend einer Verzögerung von 6,55 m pro Sek.^{2} zum Stehen kommt. Die Einregulierung soll so vorgenommen werden, daß 60 Prozent der Gesamtbremskraft auf die Hinterräder und 40 Prozent auf die Vorderräder wirken. Laut Tabelle 1 ist für diesen Bremsweg eine Gesamtbremskraft von etwa 1058 kg erforderlich. Davon 60 Prozent auf die Hinterräder ergeben für jedes Hinterrad etwa 317 kg und entsprechend 40 Prozent auf die Vorderräder etwa 211 kg für jedes Vorderrad. Wird ein derartig einregulierter Wagen auf ebener, trockener und sauberer Zement- oder Asphaltstraße einer Bremsenprüfung unterzogen, kann man versichert sein, daß er bei 32 km/Std. auf 0,3 m genau auf den vorher bestimmten Punkt zum Stehen kommt, vorausgesetzt, daß der gleiche Pedaldruck, wie er zur Einregulierung der Bremsen benutzt worden ist, angewendet wird. Umgekehrt kann man aus Tabelle 1 nach Festlegung der Gesamtbremskraft vorher den erreichbaren Bremsweg feststellen, wobei jedoch zu bemerken ist, daß viele Wagen die dazu erforderlichen Bremskräfte nicht hervorbringen können.

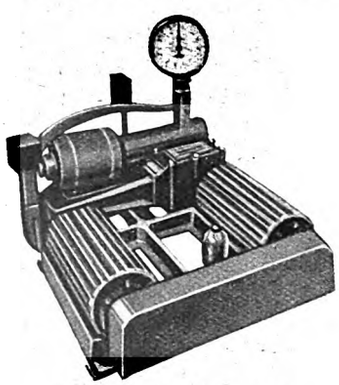


Bild 3. Einzelaggregat

Die Gesamtbremskraft bestimmt wohl den Bremsweg, nicht aber die Abweichung aus der geraden Linie infolge unrichtiger Bremskraftverteilung. Es sei zum Beispiel angenommen, daß am linken Vorderrad Bremskräfte von 135 kg, am rechten solche von 128 kg, sowie auf jedem Hinterrad 317 kg wirken.

*) Schluß aus Heft 1, Seite 7.

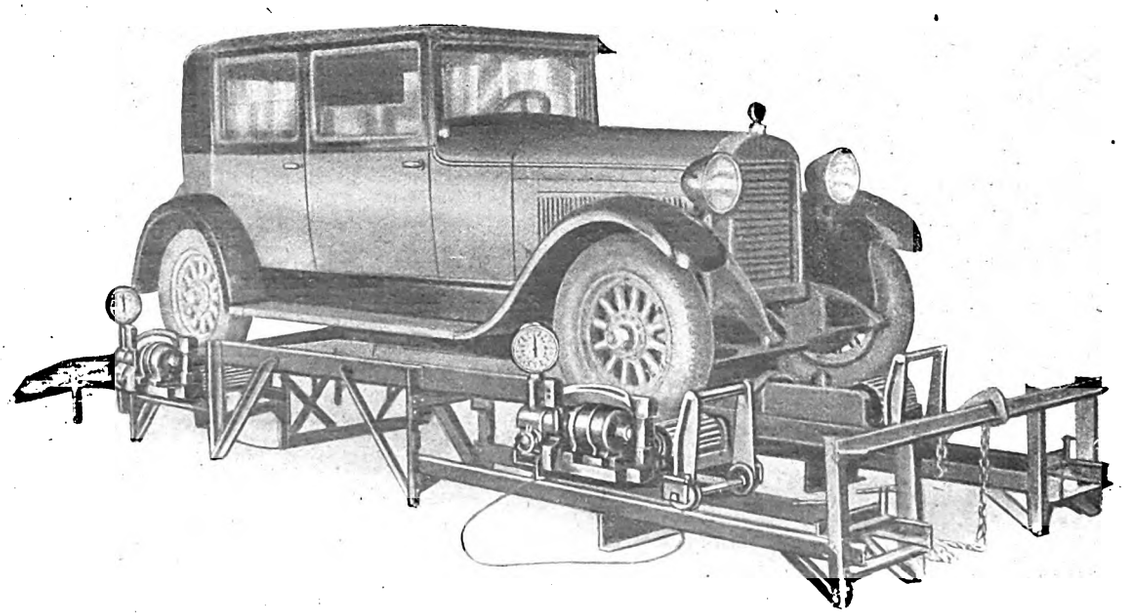


Bild 2. Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung für Wagen mit Vierradbremse

Digitized by Google

Der Wagen wird bei einer Geschwindigkeit von 32 km/Std. innerhalb 6 m zum Stehen kommen, jedoch rechts seitlich von der geraden Linie abweichen. Wirken aber zum Beispiel 135 kg am linken Vorderrad, 394 kg am linken Hinterrad, 288 kg am rechten Vorderrad und 241 kg am rechten Hinterrad, so ist die Gesamtbremskraft 1058 kg und auf beide Wagenhälften gleichmäßig verteilt. Der Wagen wird innerhalb 6 m zum Stehen kommen, ohne Neigung zum Abweichen von der geraden Linie zu zeigen, da das Drehmoment um den Wagenschwerpunkt auf beiden Seiten das gleiche ist. Voraussetzung ist jedoch, daß gleiche Reibungskoeffizienten der Räder gewährleistet sind. Man kann also auf Grund der Ablesung an der Bremsenprüfvorrichtung im voraus den Bremsweg und die Richtung, die der Wagen evtl. beim Bremsen einzuschlagen geneigt ist, feststellen, ebenso wie mangelhaftes Bremsvermögen, exzentrische Bremstrommeln und fettige, abgeschliffene und daher unbrauchbare Bremsbeläge. Ganz abgesehen von dem Vorteil, daß Bremsprüfungen auf der Straße zum Fortfall kommen.

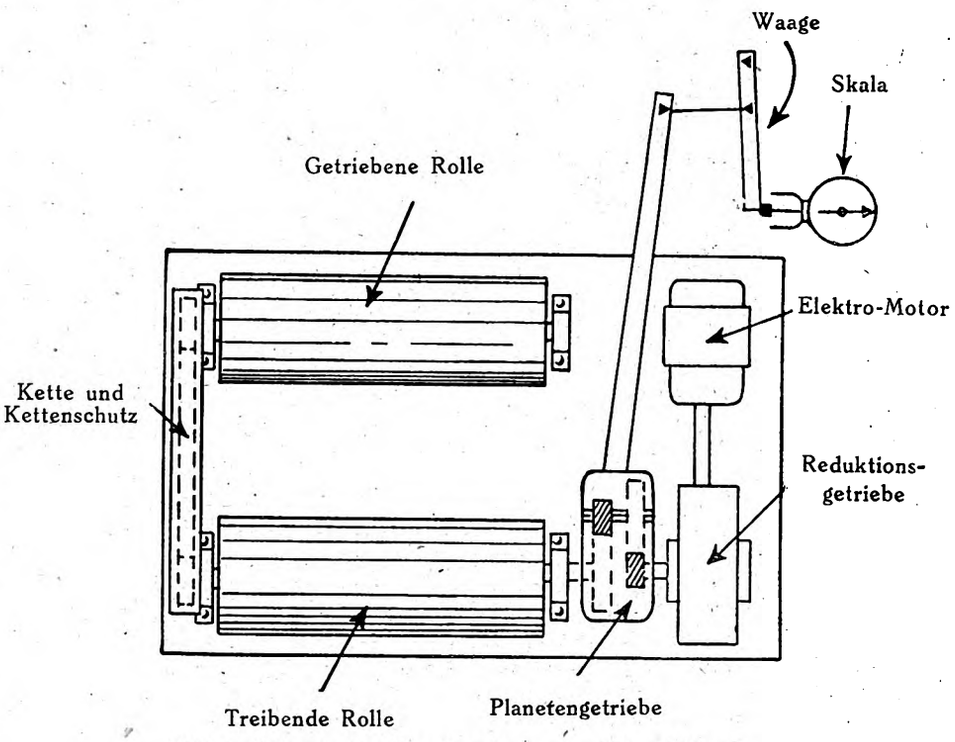


Bild 4. Schema der Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung

Letzteres ist vom Standpunkt des Händlers und Reparateurs äußerst wünschenswert, da diese Prüfungen nutzlose Zeit in Anspruch nehmen, die Bewegung anderer Fahrzeuge hindern und leicht Unfälle herbeiführen können. Häufig beschweren sich die Kunden, daß bei solchen Proben ihre Reifen ungebührlich in Anspruch genommen werden und daß die Monteure durch ihre Arbeitskleidung die Wagenpolster und Lenkräder verschmutzen. Die Anschaffung dieser Bremsenprüfvorrichtung ist, ganz abgesehen von der Anwendung in den Fabriken, den großen Reparaturwerkstätten sicherlich von Nutzen. Es ist ferner probeweise und unauffällig festgestellt worden, daß ein Mechaniker für die Einstellung eines gewissen Vierradbremssystems auf volles Bremsvermögen mit Hilfe der Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung 20 Minuten gebrauchte, wogegen früher der gleiche Wagen 2 Stunden außer Betrieb war. Die Mechaniker werden sehr schnell mit der Handhabung der Bremsenprüfvorrichtung vertraut, lernen die Fehler der Einregulierung sehr schnell zu beseitigen und bekommen, dank der genau arbeitenden Prüfvorrichtung, ein sicheres Gefühl für die richtige Einregulierung. Abhängig davon ist jedoch immer der zur Einregulierung angewandte Pedaldruck. Für Laboratoriums- und Experimentalzwecke wird ein Pedaldruckmesser notwendig sein, jedoch genügt für praktische Zwecke eine einfache Winde, die das Pedal herunterzudrücken und in einer bestimmten Lage festzuhalten gestattet.

Die Entwicklung und Anwendung der Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung ist unbedingt ein Fortschritt in der Erreichung größter Fahrsicherheit. Nicht nur dem Fahrer und den Insassen, sondern auch dem Publikum bietet die Anwendung der Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung durch die Fabriken und Händlerwerkstätten die Gewähr, daß Fahrunsicherheiten und Unfälle auf das Mindestmaß heruntergedrückt werden.

1203

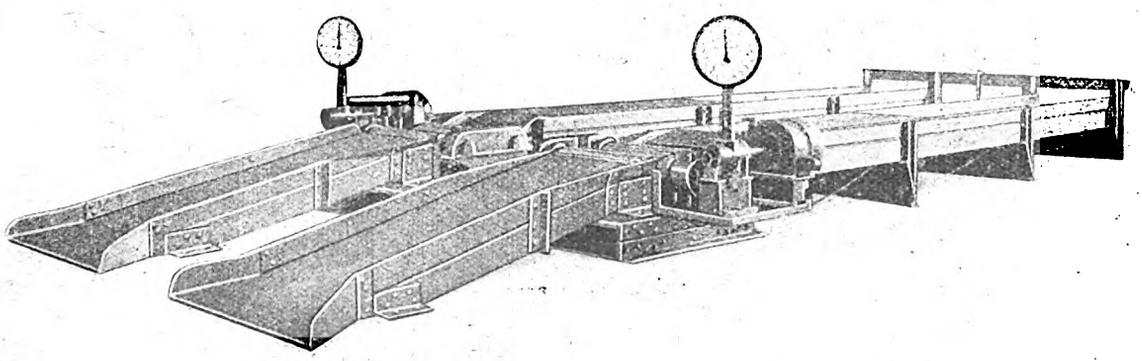


Bild 5. Cowdrey-Bremsenprüfvorrichtung Nr. 15

Digitized by Google

Wann rentiert sich für Geschäftsinhaber ein Auto?

In der Zeitschrift „Organisation", Herausgeber Dr. Curt Piorkowski, Berlin, veröffentlichte kürzlich der Prokurist der Kienzle-Uhrenfabrik A.-G. in Schwenningen a. N., Herr A. Hagstotz, nachstehenden Artikel, in dem Betrachtungen angestellt werden, für welche Branchen sich der Kundenbesuch im Auto besonders eignet. Abgesehen von diesen allgemeinen Ausführungen glauben wir, daß auch die einzelnen Berechnungen das Interesse unserer Leser finden werden.

Wenn es auch gefühlsmäßig feststeht, daß die Autobenützung vorteilhaft sein muß, kann man auf die ziffernmäßige Ermittlung von Aufwand und Erfolg doch nicht verzichten. Ganz besonders wichtig sind diese Berechnungen wohl für den, der vor einer Entscheidung über die Aufnahme des Autobetriebes steht.

I. Für welche Branchen eignet sich der Kundenbesuch im Auto?

Da die Verhältnisse in jeder Branche wieder anders sind, kann man kein bestimmtes Rentabilitätsschema aufstellen, sondern nur allgemein gültige Gesichtspunkte und deren Auswirkung an einem speziellen Beispiel zeigen, mit dem Vorbehalt, daß es nur für die speziellen Verhältnisse gilt. Allgemein gültig ist zunächst der Satz: „Autoreisen sind rentabel, wenn der Mehraufwand durch Umsatzerhöhung ausgeglichen wird." — Aus dem Kostenstudium wissen wir, daß die Handlungskosten bis zu einem bestimmten Punkt mit steigendem Umsatz geringer werden. Diejenigen Handlungskosten, die ohne Rücksicht auf den Warenumschlag fest bleiben (Gehälter, Personal- und Feuerversicherung, Miete, Heizung, Beleuchtung, teilweise Zinsen, teilweise Amortisation, teilweise Steuern usw.), verringern sich — auf den Umsatz gerechnet —, wenn dieser steigt. Oder deutlicher: Ein Handelsgeschäft, das nach Aufnahme der Autoreisen ohne Vergrößerung des Personals und der Räume 30 % mehr umsetzt, verringert seine Handelsspesen, erhöht seinen Bruttowarennutzen.

Diese Umsatzerhöhung ist möglich bei den meisten Waren des täglichen Bedarfes, wie Lebensmittel, Kleidung, Genußmittel, Einrichtungsgegenstände, Bücher, Zeitschriften usw. Das Geschäft muß so sein, daß Käufer an jedem Platz bis zum Ort von 2—3000 Einwohner zu finden sind, daß der Kundenkreis erweiterungsfähig ist und die Absatzmöglichkeiten bei öfterem Besuch sich verbessern. Mit dem Reiseauto läßt sich entweder eine sehr umfangreiche Musterkollektion oder sogar ein bestimmter Posten kuranter Ware und etwas Propagandamaterial mitführen. Dieser Umstand ist heute wichtig, weil das Betriebskapital immer noch sehr knapp ist. Außerdem werden Porto und Packung gespart. Für den Detaillisten ist es eine große Erleichterung, wenn er bestimmte Waren im Reiseauto zugeführt bekommt, noch besser, wenn diese Zufuhren regelmäßig in bestimmten Zeitabständen erfolgen, so daß er direkt seine Einkaufsdisposition danach richten kann. Es ist leicht erklärlich, daß der Käufer demjenigen, der ihm diese Erleichterungen bietet, entgegenkommt. Dieses Entgegenkommen spüren besonders die Geschäfte in kleineren oder per Bahn schwer erreichbaren Plätzen. Von prinzipieller Bedeutung ist das Reiseauto dann, wenn es sich um Waren handelt, die in ganz kurzer Zeit weit verbreitet werden müssen, wie: Modewaren, Saisonartikel, Bücher und Zeitschriften und ähnliches. Der Arbeitskreis des einzelnen Reisenden kann viel größer gezogen werden als bei Bahnreisen. — Das sind lauter Vorteile, die dem Geschäft in der Weise zugute kommen, daß die Unkosten durch die Umsatzerhöhung geringer werden. Auch die Zahl der Kunden und die Bezüge der einzelnen Abnehmer werden vergrößert, weil der vielleicht langsamer reisende Konkurrent oft zu spät kommt.

Es gibt zweifellos Fälle, wo die Autoreise kaum Vorteile bringt. Beim Verkauf eines Monopolartikels, der von der Herstellerfirma genügend propagiert wird, ist der persönliche Besuch nicht so wichtig, es sei denn, daß das Auto gleichzeitig Ware und Propagandamaterial mitführt, so daß die oft wesentlichen Verpackungs- und Transportkosten gespart werden. Ein Auto kann sogar teurer und umständlicher als Bahnfahrt sein, wenn der Reisende nur ein- oder zweimal im Jahre bestimmte bedeutende Geschäfte in größeren Städten zu besuchen hat. Bahnfahrt ist selbstverständlich immer noch billiger und bequemer, wenn die reinen Fahrtstrecken groß sind und wenn es sich in der Hauptsache um Städte mit Schnellzugstation handelt. Aber für den größeren Teil des allgemeinen Warenhandels gelten wahrscheinlich die zuerst genannten Gesichtspunkte, unter denen die Autoreise zu empfehlen ist.

Es ist erwähnt worden, daß schon das Unternehmen an sich Vorteile in Form von Umsatzsteigerung, Unkostenermäßigung usw. haben wird. Das wird aber in vielen Fällen nicht genügen, um die Autobeschaffung plausibel zu machen. Bei richtiger Ausnützung rentiert die Arbeit per Auto aber auch ohne Heranziehung der allgemeinen Vorteile. Rentiert ist hier natürlich nicht absolut zu nehmen, sondern soll heißen, daß die Reisespesen auf den Umsatz gerechnet dieselben bleiben. Der höhere Umsatz auf die Reisespesen berechnet wird entweder durch Erweiterung der einzelnen Reisegebiete oder durch absolut höhere Umsätze pro Kopf der Bevölkerung erzielt. In der Praxis wird beides zusammenwirken. Die speziellen Verhältnisse müssen zeigen, ob aus den Gebieten durch Bearbeitung in kürzeren Zeitabständen noch mehr herauszuholen ist, oder ob die Reisegebiete vergrößert, also ein oder zwei Reisende ausgemerzt werden können.

II. Die Kostenberechnung

In den meisten Fällen fährt der Reisende wohl selbst. Wir wählen diesen Fall als Beispiel. Die Kosten werden in konstante und variable geteilt und für das Auto und den Reisenden getrennt ermittelt.

1. Kosten der Autoreise bei 30 % Mehrumsatz

a) Auto. Wagen im Anschaffungswert von 5000,— Reichsmark. Bei der gegenwärtigen technischen Entwicklung ist die zeitliche Entwertung so stark, daß ein Wagen dieser Klasse auch bei geringer Benützung in vier Jahren nicht mehr viel wert ist. Wir setzen daher eine Amortisationsquote von 1250,— RM. p. a. oder 105,— RM. pro Monat unter die konstanten Kosten. Zinsen bleiben der Einfachheit halber weg.

Konstante Kosten:	monatlich
Amortisation	105,— RM.
Steuer und Haftpflichtversicherung	30,— „
Wagenwartung am Standort und kleine Reparaturen	20,— „
	155,— RM.

Digitized by Google

Variable Kosten:

Die variablen Kosten richten sich nach der Arbeitsweise. Angenommen ist, daß der Reisende die Woche hindurch unterwegs ist und über Sonntag heimkehrt (an seinen Standort). Er fährt monatlich ca. 1200 km (NB. Das ist eine Entfernung wie Mailand—Berlin!), also in vier Jahren etwa 60000 km, und das leistet der Wagen gut. Wir rechnen aus später ersichtlichen Gründen die variablen Kosten pro Kilometer. Reparaturen rechnen wir von Anfang an mit, obwohl bei guten Fahrzeugen im ersten Jahr selten bedeutende Kosten entstehen (Garantie).

	1 km
Motorbrennstoff 100 km 12 l = 4,20 RM. . .	0,042 RM.
Oel 100 km 1 l = 1,— RM.	0,01 „
Reifen und Schläuche auf 10000 km 1 Garnitur = 400,— RM	0,04 „
Putzwolle, Fett, Werkzeug, Beleuchtung, Material usw. monatlich 10,— RM.	0,01 „
Wagen unterstellen (unterwegs), reinigen, Nachhilfen u. Reparaturen durch Mechaniker monatl. 40,— RM. (NB. Die Kosten am Standort sind unter den konstanten aufgef.)	0,038 „
	0,14 RM

b) Reisender. Angenommen ist, daß der Reisende sein Gebiet behält, durch öfteren Besuch von der Kundschaft noch mehr Aufträge erhalten kann und dies auch ereicht hat. Bisher setzte er monatlich 10000,— RM. um, mit Autobenützung 13000,— RM., also 30 % mehr. Er hat 3 % Provision.

Konstante Kosten:	monatlich
Festes Gehalt	200,— RM.
Tagesspesen pro Arbeitstag 12,— RM. (24 Tage)	288,— „
Versicherung usw.	20,— „
	508,— RM.

Variable Kosten:

3% Provision aus 13000,— RM. Umsatz 390,— RM.

Die interessante Schlußgegenüberstellung soll zeigen:

1. Wie groß sind die Reisekosten mit Auto?
2. Wie groß waren bisher die Reisekosten per Bahn und wie hat sich das Einkommen des Reisenden verändert?
3. Wie hat sich durch die Umsatzerhöhung der Handelsunkostensatz geändert?

c) Gesamt-Reisekosten (monatlich):

Autokosten:	bei 13000 RM. Umsatz:
Konstant	155,— RM.
Variabel 1 km 14 Pf.; 1200 km	168,— „
Bezüge des Reisenden:	
Konstant	508,— „
Variabel	390,— „
Total	1221,— RM.

bei 13000,— RM. Umsatz = 9,5 % des Umsatzes.

2. Reisekosten bei Bahnbenutzung (Kostenvergleich):

Bevor das Auto eingeführt wurde, benützte der Reisende Eisenbahn und Straßenbahn. Er legte vielleicht 800 km im Monat zurück und setzte wie bemerkt ca. 10000,— RM. um. Diese alte Kostenrechnung sieht etwa wie folgt aus:

Gehalt und Spesen des Reisenden (wie oben)	508,— RM.
3 % Provision aus 10000,— RM. Umsatz . .	300,— „
Eisenbahn und Straßenbahnfahrten 800 km durchschnittlich 8 Pf. pro km	64,— „
	872,— RM.

bei 10000,— RM. Umsatz = 8,8 % des Umsatzes.

Die Reisearbeit war also um 0,7 % billiger. Dafür setzt jetzt die Firma 30 % mehr um. Man kann die konstanten Handlungskosten des internen Betriebes mit etwa 4 % ansetzen. Verallgemeinert sich das Beispiel dieses Reisenden, so steigt der Umsatz, sagen wir von 100000,— RM. auf 130000,— RM. (um 30 %). Die 4 % konstanten Handlungskosten bleiben etwa gleich. Dem Beispiel gemäß ist es eine Summe von 4000,— RM. Nach der Umsatzsteigerung durch Autoreisearbeit stehen diesen Handlungsunkosten 130000,— RM. Umsatz gegenüber; der Satz sinkt also von 4 % auf rund 3 %. Die höheren Reisekosten sind damit wieder hereingeholt.

Noch wesentlicher ist der Umstand, daß bei einem Reingewinn von nur 5% die Umsatzerhöhung von 30000,— RM. einen Gewinnbetrag von 1500,— RM. einbringt, der geldlich den Mehraufwand für die Reisearbeit reichlich aufwiegt. Abgesehen davon ist durch eine 30proz. Umsatzerhöhung die ganze Rentabilitätsgrundlage des Geschäftes verbessert, und das ist auch sehr wichtig.

Der Reisende hat seine Provisionsbezüge von 300,— RM. auf 390,— RM. erhöht, hat also ein besonderes Interesse an der Veränderung.

3. Kosten bei 50 % Mehrumsatz und Kostenvergleich

Es gibt Geschäftsleute, die der Auffassung sind, daß mit Auto 50% mehr umgesetzt werden können. Lediglich des Interesses halber wollen wir den Kostenanteil für diese Umsatzziffer berechnen. Ich selbst halte 30% Steigerung für den erreichbaren Mittelsatz, mit dem man rechnen kann. Um den höheren Umsatz zu erzielen, muß ein größerer Weg von 1400 km zurückgelegt werden.

Autokosten:	bei 15000 RM Umsatz:
Konstant	155,— RM.
Variabel 1400 km × 14	196,— „
Bezüge der Reisenden:	
Konstant	508,— „
Variabel 3 % von 15000,— RM.	450,— „
Total	1309,— RM.

Bei 15000,— RM. Umsatz = 9 % des Umsatzes, also 0,5% weniger als bei 30prozentiger Steigerung.

4. Uebersicht über die gesamten Autokosten

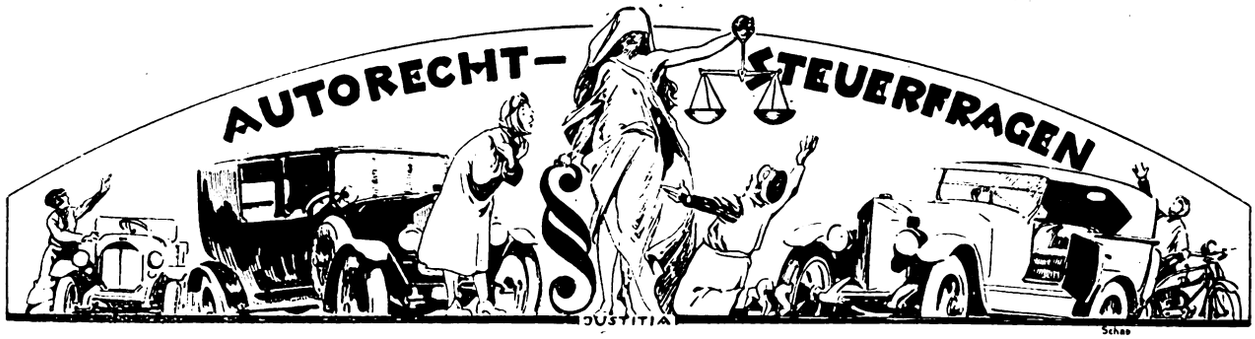
Zum Schluß noch eine kurze Uebersicht über die gesamten Autokosten pro km bei verschiedener Wegleistung und die prozentuale Verteilung der Autokosten auf Brennstoff, Reifen, Wartung, Versicherung und Steuer.

	800 km	1200 km	2000 km
Konstant (155,—RM.) . . .	20,0 Pf.	13,0 Pf.	7,8 Pf
Variabel	14,0 „	14,0 „	14,0 „
	34,0 Pf.	27,0 Pf.	21,8 Pf.

Naturgemäß sinken die Kosten je km mit zunehmender Benützung des Fahrzeuges, weil die konstanten Ausgaben für Amortisation, Versicherung, Steuer usw. einen immer kleineren Kilometeranteil ergeben. Bei 2000 km sinken die Kilometerkosten gegenüber 800 km Fahrtleistung um rund 38%.

	Betrag je km	Anteil
Amortisation 105,— RM.	8,7 Pf.	31 %
Steuer und Versicherung 30,— RM.	2,5 „	10 %
Wagenwart. am Standort 20,— RM.	1,7 „	6 %
Motorbetriebsstoff	4,2 „	16 %
Oel	1,0 „	4 %
Reifen und Schläuche	4,0 „	15 %
Verschiedenes	1,0 „	4 %
Wagenwartung unterwegs	3,8 „	14 %
	26,9 Pf.	100 %

Digitized by Google



Die Gefälligkeitsfahrt im Auto

Tag für Tag lesen wir in jeder Zeitung von Autounglücken. Es ist daher für jeden Autobesitzer, für jeden Chauffeur, wie auch für jeden Fahrgast von größter Wichtigkeit, zu wissen, welche Haftungsansprüche bei der sogenannten Gefälligkeitsfahrt bestehen, da erfahrungsgemäß über die Tragweite der Verantwortung anläßlich solcher Fahrten keine Klarheit herrscht. Eine Gefälligkeitsfahrt ist dann gegeben, wenn jemand in einem Auto aus Gefälligkeit mitgenommen wird.

Zu unterscheiden ist zwischen

I. zivilrechtlicher Verantwortung, und zwar
   1. Ansprüchen aus Vertrag,
   2. Ansprüchen aus unerlaubter Handlung, und

II. strafrechtlicher Verantwortung.

Zu I: 1. Nimmt ein Kraftfahrer einen Gast mit und es passiert ein Unfall, so muß unter Würdigung der obwaltenden Verhältnisse festgestellt werden, ob (ausdrücklich oder stillschweigend) wirklich eine vertragsmäßige Verpflichtung gewährt oder übernommen werden sollte, ob nach dem Willen der Parteien die Mitnahme des Fahrgastes unentgeltlich erfolgen sollte und ob ein stillschweigender Verzicht auf Haftung anzunehmen ist. Hierbei ist, wenn keine ausdrückliche Regelung erfolgt ist, davon auszugehen, daß die Beteiligten die Einzelheiten so geregelt wissen wollten, wie es der allgemeinen Anschauung der billig denkenden Menschen entspricht. Hiernach wird nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts im allgemeinen bei reinen Gefälligkeitsfahrten ein Vertrag nicht angenommen werden können, eine vertragliche Haftung somit ausgeschlossen sein.

Zu I: 2. Bei einem Unfall anläßlich einer Gefälligkeitsfahrt können aber der Verletzte bzw. bei dessen Tod die gesetzlich Berechtigten, selbst wenn kein Vertrag vorliegt, Haftungsansprüche auch nach den Grundsätzen über unerlaubte Handlungen geltendmachen. Voraussetzung für eine derartige Haftung ist immer ein Verschulden (Vorsatz oder Fahrlässigkeit). Ein Verschulden ist nach der Rechtsprechung des Reichsgerichts in der Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen — nicht üblichen — Sorgfalt, also auch schon in der Außerachtlassung der einfachsten Vorsichtsmaßregeln, die unabhängig von jeder polizeilichen Regelung zu beachten sind, zu erblicken. Während beim Kraftfahrzeugführer, das heißt demjenigen, der im Moment des Unfalls durch Bedienen der maschinellen Einrichtungen das Fahrzeug lenkt, jede Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt ein Verschulden bedeutet, liegt ein solches beim Fahrzeughalter, das heißt demjenigen, der das Fahrzeug im Moment des Unfalls auf eigene Rechnung im Gebrauche hat und der diejenige Verfügungsgewalt darüber besitzt, die solcher Gebrauch voraussetzt, in der Regel nur dann, wenn er einen unzuverlässigen Führer eingestellt hatte.

Im Falle des Schadens haftet der Fahrer für den gesamten entstandenen Schaden, es sei denn, daß noch ein Mitverschulden des Verletzten in Frage kommt.

Zu II: Hat der Unfall eine Körperverletzung oder gar den Tod verursacht, so kann der Kraftfahrer hierwegen auch vom Strafrichter mit Geld- bzw. Freiheitsstrafe bestraft werden. Die Rechtsprechung stellt hier an den Kraftfahrer sehr große Anforderungen. Selbst wenn der Fahrgast die Anregung zum Beispiel zu übermäßig schnellem Fahren oder zur Uebertretung irgendeiner polizeilichen Vorschrift gegeben hat und es passiert deshalb ein Unfall, so ist der Fahrer trotzdem strafbar, da er als sorgfältiger Kraftfahrer solche Anregungen nicht hätte befolgen dürfen.

Zum Ausschluß der Haftung wird oft im Kraftwagen ein Schild des Inhalts angebracht, daß der Fahrgast auf eigene Gefahr, auf eigenes Risiko fährt. Damit kann die zivilrechtliche Haftung für Fahrlässigkeit (nicht für Vorsatz) ausgeschlossen werden, vorausgesetzt, daß der Kraftfahrer im Falle eines Prozesses nachweisen kann, daß der Fahrgast das Schild gelesen und sich damit einverstanden erklärt hat. Dieser Nachweis wird aber im einzelnen Falle sehr schwer zu führen sein, so daß es sich empfiehlt, die Haftpflicht jeweils schriftlich auszuschließen.

Ein Ausschluß der strafrechtlichen Verantwortung ist nicht möglich. *1080*

Rechtsanwalt Dr. Bresele, Weißenhorn.

Besteht abends eine Beleuchtungspflicht für haltende Kraftwagen?

Das Kammergericht, das Oberlandesgericht Rostock und andere Oberlandesgerichte haben ständig angenommen, daß abends auch stillstehende Kraftfahrzeuge ihre hinteren Kennzeichen beleuchten müssen, wenn auch eine helle Straßenbeleuchtung vorhanden ist, da diese unter Umständen versagen kann. Das Oberlandesgericht in Königsberg i. Pr. hat aber in einer beachtenswerten Entscheidung einen abweichenden Standpunkt eingenommen und u. a. ausgeführt, ein Verstoß gegen § 4 (5) der Kraftfahrzeugverkehrsordnung sei dann nicht anzunehmen, wenn die hinteren Kennzeichen stehender Kraftwagen abends oder nachts nicht vom Kraftwagen aus, sondern durch eine Bogenlampe der Straßenbeleuchtung hell beleuchtet werden. In einem solchen Falle sei die Beleuchtung der hinteren Kennzeichen nicht erforderlich und überflüssig, da sowohl die Polizeibeamten als auch Privatpersonen und die Führer von Wagen jeder Art den betreffenden Kraftwagen deut-

Beleuchtungszeit vom 15. Jan. bis 1. Febr.: 15. Januar . . . von 17.15 Uhr bis 7.30 Uhr
1. Februar . . . von 17.45 Uhr bis 7.15 Uhr

Digitized by Google

lich sehen und feststellen können. Kraftfahrzeuge, die sich während der Dunkelheit fortbewegen, müssen hingegen durch eine eigene Lichtquelle ihre Kennzeichen beleuchten. (S. 66. 28.) *1199*

Welcher Abstand muß zwischen der haltenden Straßenbahn und dem überholenden Kraftfahrzeug vorhanden sein?

Vor einiger Zeit erhielt der Kraftwagenführer B. aus Berlin eine polizeiliche Strafverfügung, weil er im Januar d. J. ganz dicht an einem haltenden Straßenbahnwagen in der Leipziger Straße in Berlin vorbeigefahren sei. B. beantragte gerichtliche Entscheidung und seine Freisprechung, da er langsam an dem betreffenden Straßenbahnwagen vorbeigefahren sei. Das Amtsgericht verurteilte aber B. zu einer Geldstrafe, weil er die Fahrgäste der Straßenbahn gefährdet habe, indem er ganz dicht an dem haltenden Straßenbahnwagen vorbeigefahren sei. Diese Entscheidung focht B. durch Revision beim Kammergericht an und betonte, er sei so langsam an dem Straßenbahnwagen vorbeigefahren, daß eine Gefährdung von Personen ausgeschlossen gewesen sei. Der III. Strafsenat des Kammergerichts wies jedoch die Revision des Angeklagten als unbegründet zurück und führte u. a. aus, nach § 21 b der Kraftfahrzeugverordnung vom 28. Juli 1926 dürfen an einer Haltestelle haltende Schienenfahrzeuge auf der Seite, auf der die Fahrgäste aus- und einsteigen, nur in Schrittgeschwindigkeit und nur in einem solchen seitlichen Abstand überholt werden, daß die Fahrgäste der Straßenbahn nicht gefährdet werden. Es müsse stets damit gerechnet werden, daß Fahrgäste noch im letzten Augenblick ein- oder aussteigen wollen. Auf keinen Fall dürfe ein Kraftfahrzeugführer die haltenden Straßenbahnwagen in der Weise überholen, daß zwischen dem Straßenbahnwagen und dem Kraftfahrzeug nur ein minimaler Zwischenraum vorhanden sei. (3. S. 406. 28.) *1198*

Es darf nicht rechts überholt werden

Der Omnibusführer K. fuhr vor einiger Zeit hinter einem Geschäftsauto die Spandauer Straße in Berlin-Charlottenburg mit einem Autoomnibus in der Richtung nach Westen entlang. Da das Geschäftsauto nach rechts in ein Haustor hineinfahren wollte, mußte es etwas nach links ausbiegen. Obwohl beide Biegungen von dem Führer des Geschäftsautos angezeigt wurden, kam es, als das Geschäftsauto nach rechts einbog, zu einem Zusammenstoß, als K. das Geschäftsauto rechts zu überholen suchte. Das Amtsgericht nahm an, daß für K. kein Grund vorgelegen habe, das vor ihm fahrende Geschäftsauto rechts zu überholen, und verurteilte ihn zu 10 M. Geldstrafe. Gegen seine Verurteilung legte K. Revision beim Kammergericht ein, welches aber die Revision des Angeklagten als unbegründet zurückwies und u. a. ausführte, es stehe fest, daß K. den Versuch gemacht habe, das vor ihm fahrende Auto rechts zu überholen; dazu sei er aber nicht befugt gewesen. An die Feststellung, daß K. das Geschäftsauto rechts überholen wollte, sei das Revisionsgericht gebunden. (3. S. 516. 28.) *1200*

Automobilvermietung. Im Automobilvermietgeschäft in Berlin ist es nicht üblich, Personenkraftwagen ohne Chauffeur zu vermieten. Abgesehen von dem allgemeinen Vermietwagenzuschlag wird von den Versicherungsgesellschaften für die Versicherung gegen Diebstahl und Unterschlagung keine erhöhte Prämie bei Vermietung ohne Chauffeur erhoben. C 632/27 (XII A 17). *1089*

Garantiezeit für Kraftwagen. Es läßt sich kein Handelsgebrauch feststellen, nach welchem bei Verkäufen auf Grund der Allgemeinen Verkaufsbedingungen des Reichsverbandes der Automobilindustrie die Garantiezeit erst mit dem Verkauf des betreffenden Wagens durch den Händler zu laufen beginnt. Auf Grund der Verkaufsbedingungen beginnt die Garantiezeit mit dem Tage, an dem der Wagen die Fabrik verläßt, sofern nicht mit dem Händler und der Fabrik andere Vereinbarungen getroffen sind. Es sind mehrere Fälle bekannt, in denen Händler, die Wagen für eigene Rechnung gekauft haben, ausdrücklich vereinbart haben, daß die Garantiezeit erst mit dem Verkauf an den Privatkunden zu laufen beginnt. In diesen Ausnahmefällen waren die Werke damit einverstanden.

Müssen an Straßenkreuzungen stets Hupensignale abgegeben werden?

Als Professor Dr. M. aus Berlin-Lichterfelde mit seinem Kraftfahrzeug durch Glindow fuhr, bemerkte er an der Straßenkreuzung, wo die Hauptstraße in die Brandenburgische Chaussee einmündet, einen Polizeibeamten und erklärte zu den Insassen seines Kraftwagens, er werde nun aber recht vorsichtig fahren, damit er nicht aufgeschrieben werde. Gleichwohl wurde Professor Dr. M. von dem Polizeibeamten zur Anzeige gebracht, weil er an der erwähnten Straßenkreuzung kein Signal mit der Hupe abgegeben habe. Auf den Einspruch von Professor Dr. M. vernahm das Amtsgericht Werder einen Sachverständigen und verurteilte Professor Dr. M. zu einer Geldstrafe. Wenn er auch langsam und vorsichtig gefahren sei, so hätte doch Professor Dr. M. ein Signal mit der Hupe abgeben müssen, da eine unübersichtliche Straßenkreuzung in Frage komme. Diese Entscheidung focht Professor Dr. M. durch Revision beim Kammergericht an und vertrat den Standpunkt, daß er kein Signal an der in Rede stehenden Straßenkreuzung abzugeben brauchte, weil er ganz langsam und vorsichtig gefahren sei. Der III. Strafsenat des Kammergerichts hob auch die Vorentscheidung auf und wies die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurück, indem u. a. ausgeführt wurde, das Amtsgericht habe einwandsfrei festgestellt, daß eine unübersichtliche Stelle in Betracht gekommen sei, wo im Regelfall zu hupen sei. Ausnahmen seien indessen möglich. Sei Professor Dr. M. so langsam und vorsichtig gefahren, daß er sein Kraftfahrzeug auf kürzeste Entfernung zum Stehen hätte bringen können, so hätte er annehmen dürfen, daß er nicht verpflichtet gewesen sei, Hupensignale abzugeben. (Kammergericht, 3. S. 718, 28.) *1339*

Digitized by Google

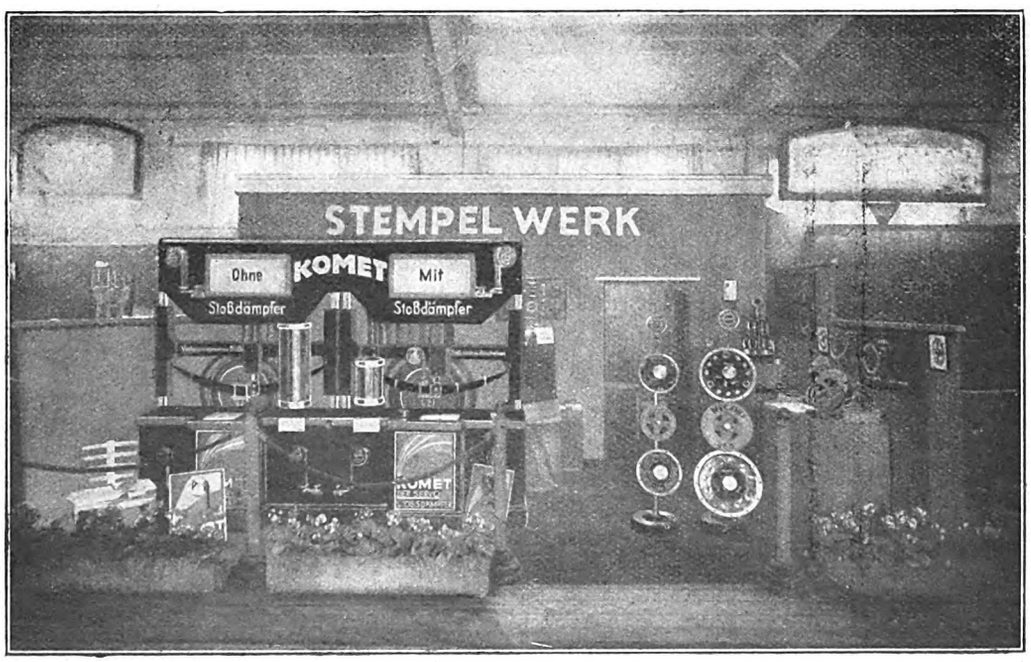
MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Autok-Kettenantrieb für Automobilmotoren

Mehr und mehr gehen heute auch die deutschen Automobilfabriken dazu über, in ihre Motoren — für den Antrieb der Nockenwelle, der Lichtmaschine, des Anlassers, der Pumpe usw. — statt der bisher häufig verwendeten Zahnräder Kettenantriebe einzubauen, die mit geräuschlosen Zahnketten ausgerüstet sind. Diese Antriebsart weist gegenüber dem Zahnradantrieb wesentliche Vorteile auf.

Während z. B. beim Zahnradantrieb meist nur ein Zahn im Eingriff befindlich ist, sind beim Kettenantrieb im treibenden und getriebenen Rade zusammen bis zu 50% aller Zähne mit der Kette im Eingriff. Der Kettenantrieb eignet sich sowohl für kleine als auch für große Mittenentfernungen sowie auch besonders für größere Geschwindigkeiten. Der Lauf der angetriebenen Maschine bleibt stets ein gleichmäßiger. Der Wirkungsgrad eines gut ausgesuchten Kettenantriebes beträgt bis 90%.

Nähere Unterlagen über Kettenantriebe werden den Herren Konstrukteuren sowie den sonstigen Interessenten auf Wunsch gern von der Autok Akt.-Ges., Fabrik für Triebketten, Berlin-Adlershof, zur Verfügung gestellt. Die Autok Akt.-Ges. verfügt, da sie sich seit mehr als 20 Jahren speziell mit der Herstellung von Automobilketten und Kettenantrieben befaßt, über reiche Erfahrungen auf diesem Gebiet. *1335*



Stempel-Werk

Bei Betrachtung des obigen Bildes werden sich viele Besucher der Internationalen Automobil-Ausstellung in Berlin der interessanten Vorführungen erinnern, mit denen das Stempel-Werk, Frankfurt a. M.-Fechenheim die Wirkungsweise seiner „Komet"-Stoßdämpfer zeigte. Wie aus der Abbildung ersichtlich ist, ist beiderseits eine Wagenfeder angebracht. An eine derselben ist ein „Komet"-Stoßdämpfer anmontiert, der bei der anderen Feder jedoch fehlt. Durch elektrischen Antrieb werden die ebenfalls auf der Abbildung sichtbaren Räder in Bewegung gesetzt, die über eine mit Nocken versehene Scheibe laufen, so daß die Erschütterungen einer unebenen Fahrbahn naturgetreu auftreten. Durch besondere Vorrichtungen wird nun die Wirkung der Stöße auf die Feder dargestellt. Wir sehen auf der Abbildung 2 Zylinder, in denen sich kleine Stahlkugeln befinden. Durch die Stöße, die ja bei der linksseitigen Feder, infolge des Fehlens eines „Komet"-Stoßdämpfers, voll zu ihrer Auswirkung gelangen, werden diese Kugeln hochgeschleudert, so daß, wie man aus der Abbildung deutlich sieht, ein besonders hoher Zylinder nötig ist, damit die Kugeln nicht überhaupt herausfallen.

Auf der anderen Seite aber, wo sich das Vorhandensein des „Komet"-Stoßdämpfers auswirkt, bleiben überraschenderweise die Kugeln fast ruhig liegen, obwohl doch die Stöße mit derselben Heftigkeit auftreten wie gegenüber. Ebenso sinnfällig konnte man den wohltätigen Einfluß des Stoßdämpfers beobachten an der oberhalb angeordneten Lichtanlage. Ein fortwährendes Flackern zeigte sich auf der Seite, wo kein Stoßdämpfer angebracht war, während das Licht dort, wo sich der Stoßdämpfer befand, in ungestörter Stetigkeit weiterbrannte.

Bei so ins Auge springenden Vorteilen konnte es daher den Besucher der Ausstellung nicht wundern, daß „Komet"-Stoßdämpfer bei der Mehrzahl der auf der Ausstellung vertretenen und überhaupt mit Stoßdämpfern versehenen deutschen Fahrzeuge angebaut waren. Man ersieht daraus, welche Bedeutung man diesem Zubehör heute beimißt. — Auch nachträglich lassen sich die Stoßdämpfer leicht ohne Aenderungen fast an allen Fahrgestellen anbringen, so daß jeder Autobesitzer, der heute noch unter den Stößen, denen sein Wagen auf holprigen Straßen ausgesetzt ist, leidet, nicht länger zögern sollte, diese ideale Abhilfe an seinem Fahrzeug anbringen zu lassen. *1343*

Mercedes-Benz aus dem 24-Stunden-Rennen in Le Mans?

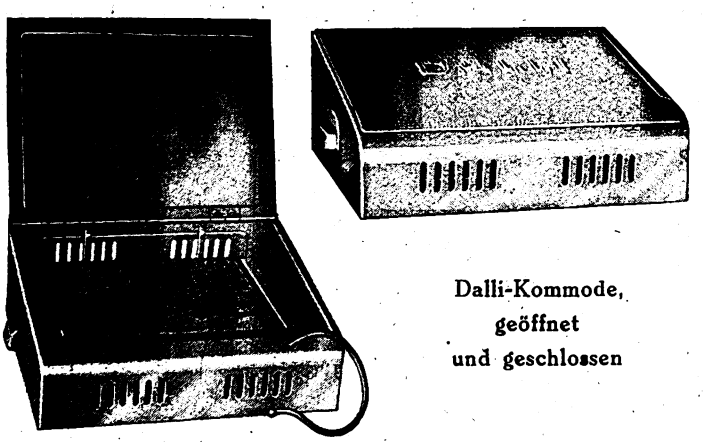
Mercedes-Benz soll nach französischen Meldungen an dem Ende Juni in Le Mans stattfindenden 24-Stunden-Rennen um den Grand Prix im Dauerfahren teilnehmen. Damit würde sie als erste Firma seit 1914 wieder die deutschen Farben auf einem französischen Automobilrennen vertreten. Diese Nachrichten eilen jedoch den Tatsachen voraus. Sehr wahrscheinlich wird einer der vielen im Aus-

Digitized by Google

land befindlichen Mercedes-Benz-Sportwagen von privater Seite gestartet werden. Eine offizielle Beteiligung der Firma als solche ist dagegen unwahrscheinlich und zum mindesten noch unbestimmt. — Nach den vorliegenden Anmeldungen scheint die internationale Beteiligung in Le Mans stärker zu werden als ursprünglich erwartet wurde. Von den Vereinigten Staaten und Frankreich sagten bisher je 4 Firmen zu. Von England 6 und von Italien Alfa Romeo. Die Teilnahme der Firma Minerva (Belgien) und Steyr (Oesterreich) soll wahrscheinlich sein.

Dalli-Kommode

Die bekannte Dalli-Kühler- und Motorheizung, zu vielen Tausenden seit einer Reihe von Jahren im Gebrauch, ist für jeden Autofahrer, der gezwungen ist, seinen Wagen in ungeheizten Räumen oder im Freien bei Frostwetter stehen lassen zu müssen, unentbehrlich geworden. Sie hält nicht nur das Kühlwasser warm, so daß es nicht abgelassen zu werden braucht, sondern auch den ganzen Motorblock, das Oel bleibt dünnflüssig, der Motor springt somit selbst nach längerer Pause leicht wieder an.



Dalli-Kommode, geöffnet und geschlossen

Während der Fahrt wird dann die Dalli-Motorheizung in die Dalli-Kommode (D. R. P. angemeldet) gelegt und diese in den Wagen gestellt. Die gleiche Wärmequelle dient also dann der Beheizung des Innern des Wagens, ohne jede Geruchbelästigung. Unabhängig vom Motor und elektrischem Strom, ist die Heizung unbedingt explosionssicher. Herstellerin ist die Deutsche Glühstoff-Gesellschaft m. b. H., Dresden-A. 28, die Interessenten gern Angebot macht. *1333*

Paris feiert deutsche Sportsleute

Die internationale Presse, besonders die Pariser, berichtet in begeisterten Worten über die hervorragende Sportleistung der Gebrüder Aufermann, Essen, die auf ihrer Fahrt Europa—Asien—Afrika—Europa mit einem kleinen 200-ccm-DKW-Motorrad bereits zirka 20 000 km zurücklegten.

Alle Strapazen, deren es doch auf der Fahrt durch den Balkan, durch Asien und durch Afrikas Wüsten viele gab, wurden von Rad und Fahrern glänzend und pannenlos überstanden. Die internationale Tages- und Fachpresse hebt besonders den Mut hervor, den die beiden jungen Sportsleute aufbrachten, mit solch kleinem Motorrad ein so großes Wagnis auszuführen. Bisher wurden derartige Fahrten nur mit schweren Maschinen und unplombiertem Motor unternommen.

Auf jeden Fall handelt es sich bei dieser Fahrt um eine sportlichere Tat als bei der Reise des „Eisernen Justavs". — Ob jedoch die beiden jungen Essener bei ihrem Eintreffen in Deutschland den gleichen Empfang erleben wie der „Eiserne", wird die nächste Zukunft zeigen. Zu wünschen wäre es ihnen, denn nicht nur eine Sportleistung, sondern vor allem auch eine volkswirtschaftliche Tat vollbrachten sie, indem sie, vertrauend auf die Solidität der von ihnen gewählten kleinen Maschine, die Zuverlässigkeit deutscher Werksarbeit aller Welt praktisch vorführten. *1345*

Der Pallas-Aluminiumkolben

Unter den zahlreichen Konstruktionen und Ausführungsarten von Aluminiumkolben, welche sich zurzeit in Einführung oder auf dem Markt befinden, läßt das Prinzip des neuen Pallas-Aluminiumkolbens erkennen, daß dessen Konstrukteur sich mit den thermischen Vorgängen im Kolben selbst im allgemeinen und mit den Wirkungen dieser Vorgänge auf Aluminiumkolben insbesondere sehr eingehend befaßt. Er ist mit seiner Ausführungsart zu einer Lösung gekommen, die die bisher bei Aluminiumkolben beobachteten Nachteile und Unzuträglichkeiten auf dem Wege der Gestaltung und Ausbildung seines Kolbens behebt, wobei er von der Verbindung anderer Metalle mit Aluminium in richtiger Erkenntnis der hiermit verbundenen Möglichkeiten der Betriebsstörung völlig absieht.

Die Nachteile, welche sich bei den bisher üblichen Konstruktionen von Aluminiumkolben ergaben, liegen in der sehr erheblichen Differenz der Dehnungskoeffizienten von Grauguß und Aluminium begründet. Es war daher bis jetzt nicht möglich, Aluminiumkolben bei schnellaufenden Motoren mit demselben Spiel einzupassen wie Graugußkolben. Daraus ergab sich die Notwendigkeit, den ersteren mehr Spiel zu geben wie den letzteren, um der stärkeren Wärmeausdehnung des Aluminiums Rechnung zu tragen, und aus diesem größeren Spiel resultierte die Erscheinung des Klapperns und Tickens der Aluminiumkolben beim Ingangsetzen der Maschine und in der ersten Betriebsperiode bis zu dem Zeitpunkt, wo die normale Innentemperatur der Maschine erreicht war. Die Nachteile dieser Aluminiumkolben waren aber nicht nur rein akustischer, sondern auch zerstörender Art.

Die im kalten Zustand nicht sauber geführten Kolben nutzten durch Anschlagen an die Laufbahn des Zylinders diese frühzeitig ab und ovalisierten sie, der Brennstoff- und Oelverbrauch stieg von Monat zu Monat, der an der unrunden Zylinderlaufbahn herabsickernde Brennstoff verdünnte das Oel im Kur-

PALLAS VERGASER MODELL 1929

MIT BESCHLEUNIGUNGSPUMPE

Durch Pumpenwirkung größte Beschleunigung des Fahrzeuges beim plötzlichen Gasgeben und höchste Geschmeidigkeit des Motors, trotzdem geringerer Brennstoffverbrauch.

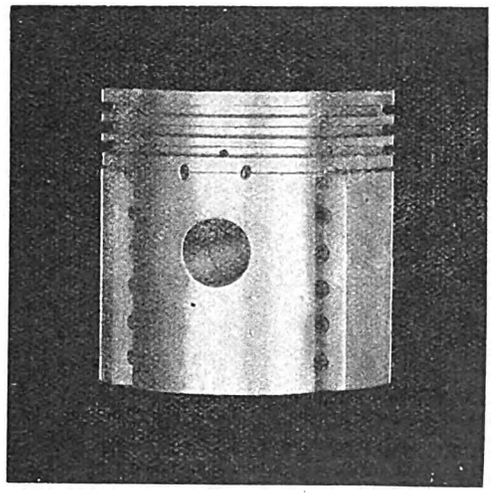
Die Pumpe ist an jeden Pallas Vergaser nachträglich anzubauen

vertikal

horizontal

Digitized by Google

belgehäuse, und dieses selbst drang vermehrt nach oben und setzte Oelkohle auf dem Kolbenboden, im Zylinderkopf und auf den Elektroden und Isolierungen der Zündkerzen ab, wodurch Klopfen der Maschine und Störungen in der Zündung verursacht wurden. Natürlich hat man versucht, dem Klappern der Aluminiumkolben und der damit verbundenen vorzeitigen Abnützung der Kolbenbahn abzuhelfen, und zwar dadurch, daß man die Kolben schlitzte und so ihre Tragflächen federnd gestaltete. Es stellte sich jedoch heraus, daß geschlitzte Kolben nur solange geräuschlos liefen, bis sie eingelaufen waren, und daß das Klappern mit seinen Abnützungserscheinungen nach diesem Zeitpunkt trotz der Schlitze eintrat.



Pallas-Aluminiumkolben

Der Konstrukteur des Pallas-Kolbens hat daher auch von der Verwendung von Schlitzen oder Ausschnitten, wie sie, besonders in England, bei Rennmaschinen häufig angewendet werden, ganz abgesehen und hat sich die Aufgabe gestellt, einen gediegenen und brauchbaren Aluminiumkolben für Serienmaschinen zu schaffen, der ohne Zuhilfenahme anderen Materials und ohne irgendwelche Schlitze mit genau demselben Spiel in die Laufbahn des Zylinders eingepaßt werden kann wie ein Graugußkolben, d. h. einen Kolben, dessen tragende Flächen auch bei höchster Belastung und den bei solcher auftretenden Temperaturen in ihren Abmessungen keine stärkeren Veränderungen aufweisen wie diejenigen eines Graugußkolbens.

Dieses Ziel hat er ohne besondere Komplikationen und — bei rationeller Fabrikationseinrichtung — ohne Verteuerung des Kolbens auf einem verblüffend einfachen Wege erreicht. In der Erkenntnis, daß nur ein Teil der Kolbenwandung, und zwar derjenige, in welchem sich die Augen für die Kolbenbolzen nicht befinden, führend wirkt, während der Rest der Wandung lediglich als Träger für den Kolbenbolzen dient, hat er die beiden in ihrer technischen Wirkung verschiedenen Flächenpaare durch Längsnuten voneinander getrennt, und in diesen Längsnuten je eine Reihe von durchgehenden Bohrungen angeordnet, welche den Temperaturausgleich innerhalb dieser beiden Flächenpaare erschweren und abdrosseln. Durch diese Anordnung wird erreicht, daß das führende Flächenpaar der Kolbenwandung nur eine geringe, in den Grenzen eines Graugußkolbens liegende Ausdehnung erfährt, während der größere Teil der im Kolbenboden sich entwickelnden und ansammelnden Wärmemengen durch zweckmäßig angeordnete Querrippen unterhalb des Kolbenbodens auf das den Kolbenbolzen tragende Flächenpaar über- und abgeleitet wird.

Dieses letztere Flächenpaar aber wird bei der Herstellung auf Grund von Erfahrungswerten mit einem größeren Spiel ausgestattet wie das führende, so daß bei höchster und Dauerbelastung ein Festfressen des Kolbens niemals und auch dann nicht eintreten kann, wenn die Maschine noch nicht eingelaufen ist. Da die Wärme von dem tragenden und führenden Flächenpaar des Pallas-Kolbens durch den zwischen Kolben- und Zylinderwand vorhandenen Oelfilm verhältnismäßig schnell bzw. schneller abgeleitet wird, wie die ihr vom Kolbenboden zugeleitete nachfließen kann, so liegt die Betriebstemperatur dieses tragenden Flächenpaares wesentlich tiefer als die der anderen Kolbenteile, und ihre Ausdehnung ist demgemäß geringer als die der letzteren.

Der Konstrukteur hat also mit dem Pallas-Kolben einen Aluminiumkolben geschaffen, der nicht klappert, der mit demselben Spiel eingepaßt werden kann wie ein Graugußkolben, und der infolge seiner besseren Wärmeleitungseigenschaften und seines geringeren Gewichtes günstigere Beschleunigungsmöglichkeiten ergibt und gesteigerte Höchstleistungen ohne stärkere Abnützungserscheinungen ermöglicht.

von Lengerke. *1847*

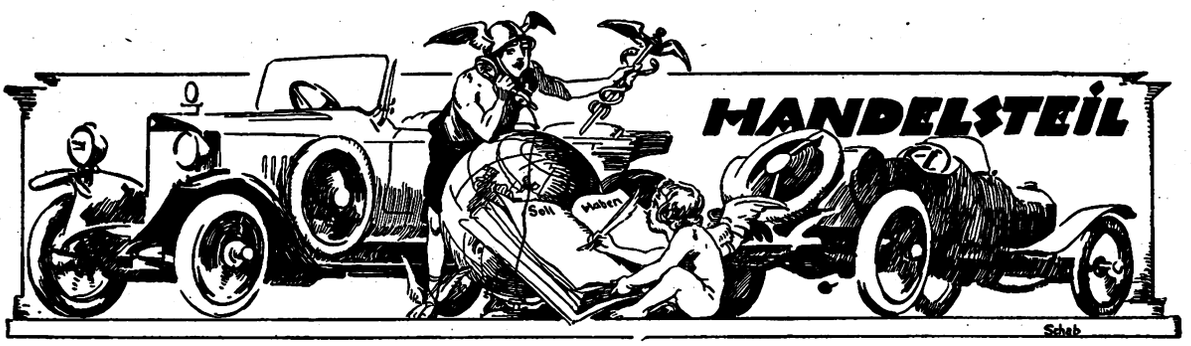
Für die Einführung von Sechsradwagen

Für besseren und billigeren Transport wird, wie „The New York Times" berichten, der Sechsrad-Lastwagen vom staatl. Wegebauamt (Bureau of Public Roads of the United States Department of Agriculture) empfohlen. Mit dem Problem beschäftigt, die Lebensdauer der Automobilstraßen zu erhöhen, sehen sich die Tiefbauingenieure gezwungen, entsprechend den Verkehrsanforderungen, dieselben so einfach wie möglich zu bauen. Auf der anderen Seite jedoch sind die Betriebskosten für Lastwagen durch die höhere Ladefähigkeit gesunken.

Um die bestehenden Automobilstraßen besser zu erhalten und um wirtschaftlichen Transport zu gewährleisten, ist die Einführung des Sechsrad-Lastwagens mit einer Begrenzung der Radbelastung (wheel concentration) sowie der Größe der Luftreifen und nicht die Begrenzung der Last die Lösung des Problems, wie Mr. Thomas H. Mac Donald, Leiter des Wegebauamtes, kürzlich den Mitgliedern der Gesellschaft der Automobil-Ingenieure (Society of Automotive Engineers) erzählte.

Entsprechend den Untersuchungen, welche von der Abteilung unter gleichen Bedingungen durchgeführt wurden, ist die Wirkung eines Sechsradwagens auf eine Automobilstraße ungefähr halb so groß wie die eines Vierradwagens. Dieses ist der erste von zwei wichtigen Gründen, der für den Sechsradwagen spricht. Der andere ist der, daß die größere Radanzahl die Last, die auf jedem Rade ruht, so vermindert, daß es möglich ist, die eine größere Nutzlast tragenden Sechsradwagen mit Luftreifen zu versehen, welche an einem Wagen mit nur vier Rädern nicht verwandt werden können. Der Luftreifen vermindert den Stoß des in Fahrt befindlichen Wagens und trägt somit auch zur Erhaltung der Automobilstraßen bei. Die Untersuchung der Abteilung zeigt, daß der Stoß eines Vollgummis einen Druck auf den Boden ausübt, der etwa zwei- bis dreimal so groß ist als der der sich in Ruhestand befindenden Last. Hingegen liegt der Druck bei einem Luftreifen nur einen kleinen Prozentsatz über dem der ruhenden Last. *1834*

Digitized by Google



Kapitalzins und Autoindustrie

Starker Kapitalbedarf – Schwierigkeiten der Beschaffung – Rückwirkungen auf die Rentabilität und Exportentwicklung

Die deutschen Autowerke haben ihre Produktionseinrichtungen in kaum fünf Jahren auf international wettbewerbsfähige Höhe gebracht. Die dazu notwendige Umstellung und Erneuerung erforderte bedeutende Kapitalien. Die Mittel für diese gewissermaßen über den außerordentlichen Etat laufenden Aufwendungen konnten von fast allen Personenwagen bauenden Werken nur unter gleichzeitigem Ausfall oder durch starke Einschränkung der Ausschüttungen und auch dann nur zu kleinen Teilen aus den Unternehmen selbst herausgewirtschaftet werden. Nur im Motorradbau lagen die Verhältnisse — teilweise sogar wesentlich — günstiger.

Neben diesem erhöhten Bedarf an Investitionskapital bedang die außerordentliche Steigerung der Produktion eine beträchtliche Vermehrung der Betriebsmittel, und zwar trotz der Abkürzung des Produktionsprozesses. In dieser Richtung wirkten besonders die Zunahme der Belegschaften, die steigende Tendenz der Löhne, die Vergrößerung der den Betrieb durchlaufenden Materialmengen, die entsprechend dem Mehrabsatz umfangreichere Außenorganisation und Propaganda, der Wiederaufbau des Exportgeschäfts u. a. m. Die vor kurzem veröffentlichten Produktionsziffern der Autoindustrie (1925: 713 Mill., 1926: 466 Mill., 1927: 863 Mill. und 1928 [geschätzt]: 1050 Mill.) lassen Rückschlüsse auf die Steigerung des Bedarfs an im Betrieb umlaufenden Mitteln zu.

Anhaltspunkte für die Steigerung des Bedarfs an Investitions- und Betriebskapital zusammen gibt eine Gegenüberstellung von Gesamtbilanzsummen einiger Automobilwerke, deren Aktien an der Berliner Börse gehandelt werden.

Gesamtbilanzsummen (alles Mill. RM.)	1913 bzw. 1912/13	RM. Eröffn.-Bilanz 1924	1926 bzw. 1925/26	1927 bzw. 1926/27
Adler	30,70	30,80	35,09	46,42
BMW.	—	5,68	9,59	16,91
Daimler-Benz .	87,86 [1])	76,66 [2])	89,35	108 69
Horch.	5,30	6,19	11,57	17.65
NAG	18,69	11,49	19,60	27,19
NSU.	7,53	9,94	32,37	63,69
Wanderer . . .	9,31	20,73	24,98	27,34

[1]) Kapital vor der Fusion. Daimler am 31. 12. 13 und Benz 30. 4. 14
[2]) Daimler 1. 1. 24 und Benz 1. 5. 24.

Unter dem Druck des durch die Veränderung der gesamten geschäftlichen Basis bedingten Geldbedarfs war eine Verschiebung des Verhältnisses zwischen Eigen- und Fremdkapital im Rahmen der meisten Bilanzen nicht vermeidbar. Eine Vergrößerung des Anteils der fremden Mittel war vielfach um so weniger zu umgehen, als die Unterbringung junger Aktien am breiten Markt nur wenigen bevorzugten Unternehmungen möglich war. Innerhalb der fremden Mittel ergab sich meist eine Verschiebung des früheren Verhältnisses zwischen fundierten Verbindlichkeiten und offener Buchschuld zuungunsten der ersten. — In solchem Zusammenhang hat die Autoindustrie ganz besonders unter der unzureichenden Leistungsfähigkeit des deutschen Geld- und Kapitalmarktes zu leiden, auf dem das Mißverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage in der abnormen Höhe der Zinssätze zum Ausdruck kommt. Obligationsanleihen stellen sich zurzeit durch hohes Disagio, Spesen und Tilgungsmodalitäten kaum billiger als Kontokorrentkredit (einschl. Provision etwa 9 Prozent p. a. für erste Adressen), den die Autoindustrie wegen des vervielfachten Geldbedarfes und des Mangels an Emissionsmöglichkeiten häufig in großem Umfange in Anspruch nehmen mußte. — Gewährung ganz besonderen Zinsanreizes verlangen die Geldgeber im Absatzfinanzierungsgeschäft, an dem die Autoindustrie zwar kaum beteiligt, an dessen Bedingungen sie jedoch wegen der Rückwirkung auf den Umsatz außerordentlich interessiert ist. Infolge der meist vorliegenden Verquickung der Verzinsung der ausstehenden Raten mit der Fahrzeugversicherung ist die Höhe des Zinssatzes in der Autoabsatzfinanzierung — die Kreditversicherung und die erhebliche Provision aus der Kasko- und Haftpflichtversicherung ist weiter zu berücksichtigen — schwer meßbar, dürfte aber nirgends unter netto 12 Prozent, oft aber erheblich darüber liegen.

Das gesteigerte Tempo der Produktion und die Empfindlichkeit des Autoabsatzes gegen Einflüsse der Saison und Konjunktur lassen im Zusammenwirken mit den einer raschen Belegschaftsverminderung (Betriebsdrosselung) in Deutschland entgegenstehenden Vorschriften die Gefahr der zeitweiligen Ansammlung von kostspieligen Lägern entstehen. Diese sind in den meisten Fällen nur über Bankkonto zu finanzieren; die Abbürdung der dazu eingegangenen Verbindlichkeiten pflegt erfahrungsgemäß bei Wiedereintritt der Verkaufsmöglichkeit nicht in allen Fällen vollständig zu gelingen, nachdem Bankzinsen, Verwaltungs- und Pflegekosten auf dem Lager lasten und bisher die Auswirkung der weichenden Autopreise hinzukam.

Die Einschränkung der Betriebskredite durch Inanspruchnahme längerer Ziele beim Zulieferanten ist der Autoindustrie nur in geringem Umfange möglich. Man verarbeitet in den Fahrzeugwerken zu großen Teilen syndizierte Materialien; Syndikatsbedingungen aber sind immer streng. Der Lohnanteil ist wie in allen Fertigindustrien verhältnismäßig hoch. Elektrische Energie, Brennstoffe, Frachten, ein großer Teil der Regiekosten u. a. m. bedeuten sofortige oder ganz kurzfristige Fälligkeiten.

Digitized by Google

Der ausländische Wettbewerb,

der — soweit er infolge seiner Sättigung mit Kapital überhaupt Bedarf zeigt — seinen Leihgeldbedarf in den Hauptkonkurrenzländern fast zur Hälfte des in Deutschland geforderten Satzes befriedigen kann (Bonds angesehener U. S. A.-Unternehmungen bedingen kaum mehr als 4½—4¾ v. H., der Privatdiskont für bankgirierte Handelswechsel liegt in London zurzeit bei 4¼ v. H., in Paris bei 3½ v. H.) sorgt dafür, daß die Zinslasten der Autoindustrie gar nicht oder nur zum kleinen Teil auf die Käufer abgewälzt werden können. Die auf das Einzelobjekt fallenden Zinslasten werden vielmehr häufig den in die Kalkulation als Nutzen eingesetzten Teil des Nettoverkaufspreises aufzehren oder empfindlich schmälern. Daraus erklärt sich wesentlich die im Durchschnitt geringe Rentabilität der Autowerke.

Die aus dem hohen Zinsfuß resultierende Belastung der Werke wurde besonders dadurch drückend, daß die deutschen Autozölle wertmäßig auf 18 v. H. unter die entsprechenden Sätze der automobilbauenden Länder (25 bis 65 v. H. vom Wert) gesenkt wurden. Unter dem Druck dieser sehr finanzkräftigen Auslandkonkurrenz sank der Großhandelsindex für Lastkraftwagen auf 65,5 v. H. der Vorkriegspreise, das sind 45 v. H. der Gesamtindexziffer der Großhandelspreise. Eine Industrie, die scharf durchrationalisiert ist und so knapp kalkulieren muß, ist bei hoher Zinsbelastung gegen einen so scharfen Zollabbau naturgemäß empfindlicher als andere Wirtschaftszweige, deren Warenindexziffer um das rund Zwei- bis Dreifache höher liegt.

Die Autoausfuhr

ist heute wesentlich ein Problem der Beschaffung der erheblichen, für die Aufziehung eines modernen Exportapparates erforderlichen Mittel. Die an sich schon im Auto-Außenhandel international knappe Verdienstspanne wird durch die für deutsche Werke hohe Kapitalverzinsung so eingeengt, daß der Nutzen rasch unter jenes Minimum herabsinkt, in dem er den einzelnen Firmen privatwirtschaftlich noch zweckmäßig erscheint. Schwer zu erreichende Märkte in Uebersee scheiden aus diesen Gründen häufig ganz aus oder können nur mit verhältnismäßig primitiven Absatzmethoden bearbeitet werden, die angesichts des mit zunehmender Schärfe geführten internationalen Wettbewerbes sich als unzureichend erweisen. In vielen Fällen wird aber das für die Aufziehung der Exportorganisation benötigte Kapital überhaupt nicht zu beschaffen sein.

Auf der anderen Seite würde die Steigerung des Exportes, der heute bereits für Produktion und Absatz einiger Werke eine wesentliche Rolle spielt, die Stellung der Automobilindustrie durch die so gewonnene breitere Absatzbasis auch im Inland stärken. Welche Rolle die Kapitalkraft und die Höhe des Zinsfußes bei diesen Fragen für die Wettbewerbsfähigkeit spielt, wird aus der Tatsache deutlich, daß in den ersten zehn Monaten 1928 nur die Vereinigten Staaten ihren Autoabsatz in Deutschland vergrößern konnten, während gleichzeitig der Anteil der weniger kapitalstarken europäischen Werke von 5034 Personenwagen 1927 auf 4668 Wagen 1928 zurückging.

Für die künftige Entwicklung ist von nicht zu unterschätzender Bedeutung, daß die Automobilindustrie heute aus Mangel an Kapital die Aufteilung aussichtsreicher Ueberseemärkte ihren ausländischen Konkurrenten überlassen muß.

Daß keine einzige deutsche Automobilfabrik im Ausland ein selbständiges Montagewerk besitzt, während umgekehrt in rascher Folge neun Montagewerkstätten ausländischer Firmen in Deutschland errichtet wurden, ist Folge und Ausdruck mangelnder Kapitalkraft unserer Industrie. Aus dieser Lage ergibt sich ferner die Möglichkeit und wachsende Wahrscheinlichkeit einer Beteiligung und einseitigen Einflußnahme des Auslandes an deutschen Automobilfabriken, es sei denn, daß auf dem Kapitalmarkt oder in der Zollpolitik eine Wandlung einträte. — Als weitere natürliche Folge ergibt sich die in jüngster Zeit zu beobachtende Richtungsänderung der fortschreitenden Konzentrationsbewegung. Zurzeit sind es weniger die großen Automobilwerke, sondern finanziell unabhängige Motorradfabriken, von denen Anziehungskraft ausgeht, eine für den wünschenswerten allmählichen Zusammenschluß in dem Personenkraftwagenbau bedeutsame Erscheinung. *1342*

Kleine Mitteilungen

Die Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken hat am 1. Januar 1929 ihre Verkaufstätigkeit eingestellt. Die bisher in ihr zusammengeschlossenen Werke NAG, Hansa-Lloyd und Brennabor werden sich in Zukunft jedes seiner eigenen Verkaufsorganisation bedienen.

Die Gründe, die zu der Organisationsänderung führten, liegen in der technischen Entwicklung des Automobils, die sich im Jahre 1919, als die GDA gegründet wurde, in keiner Weise voraussehen ließ. Damals wurde das Produktionsprogramm der Werke und damit das Verkaufsprogramm der GDA so geregelt, daß die einzelnen Personen- und Nutzwagen-Typen der Herstellerfirmen nicht in Wettbewerb miteinander traten, sondern vielmehr sich gegenseitig ergänzten. Dieses Produktionsprogramm mit seinen starken Bindungen ließ sich je länger je weniger durchführen. Das deutsche Automobil mußte dem internationalen Zuge zum großvolumigen, vielzylindrigen, langsamlaufenden Motor folgen. Daher kam es, daß jedes der GDA-Werke derartige Typen bauen mußte und die Stärkeklassen einander sehr nahe kamen. Insbesondere die NAG wurde durch ihre Fusionen mit Protos und Presto genötigt, Typen in ihr Herstellungs- und Verkaufsprogramm aufzunehmen, die sowohl mit den Personenwagen-Typen von Brennabor wie mit den Nutzwagen-Typen von Hansa-Lloyd parallel lagen. Diese Verhältnisse ließen es den Werken erwünscht erscheinen, für die Zukunft in ihrem Herstellungsprogramm und in ihrer Vertriebsorganisation vollständig freie Hand zu haben, obwohl sich die GDA organisatorisch und wirtschaftlich durchaus bewährt hatte. Bewegten sich doch die großen Unkosten für 46 Ausstellungsräume und Reparaturwerkstätten und für ca. 1300 Angestellte und Arbeiter ganz im Rahmen der üblichen Händlerrabatte.

Die größte Anzahl der GDA-Betriebe wird nun unter die Gesellschafterfirmen aufgeteilt.

Die NAG übernimmt Teile von Berlin, ferner Breslau, Teile von Dresden, ferner Düsseldorf, Essen und Hamburg.

Die Brennabor-Werke übernehmen Teile von Berlin mit Reparaturwerk Reinickendorf, ferner Bremen, Bremerhaven, Hannover, Leipzig, Magdeburg, München, Nürnberg und Stettin.

Die Hansa-Lloyd-Werke übernehmen Teile von Berlin und Dresden.

Digitized by Google

Die Niederlassungen in Bielefeld, Frankfurt, Köln und Stuttgart werden vorläufig noch in der bisherigen Weise gemeinsam fortgeführt.

Die Brennabor-Werke werden in ihren meisten Niederlassungen den Mitverkauf der Hansa-Lloyd-Fabrikate übernehmen.

Selbstverständlich wird das vorstehend umrissene Filialsystem der Werke auch in Zukunft durch ein ausgedehntes Vertreternetz zweckentsprechend ergänzt.

Württemberg gegen die NSU-Sanierung?

Die württembergische Regierung beabsichtigt gegen die Beteiligung der Fiat-Werke, Turin, an der NSU Einspruch zu erheben. Man sieht indes in den beteiligten Kreisen dieser evtl. Intervention mit Ruhe entgegen, da die Sanierung bzw. die Beteiligungsübernahme durch Fiat Rechtskraft erlangt haben. Man verweist auch darauf, daß ein solcher Schritt um so unverständlicher wäre, als dadurch die inzwischen erfolgte Produktionssteigerung unterbunden werden könnte, man also wieder zu Arbeiterentlassungen schreiten müsse, die dann der öffentlichen Wohlfahrt anheimfielen. *1351*

Die vorschriftsmäßige Beleuchtung von Kraftwagen

Bei einzelnen Kraftwagen-Zulassungsstellen und anderen Behörden herrschen verschiedene Auffassungen darüber, wie die Vorschriften über die seitliche Kennzeichnung der Automobile auszulegen sind. Die zuständigen Ministerien in Preußen haben zur Beseitigung dieser Unstimmigkeiten einen Runderlaß zur Klärung dieser Fragen an die untergeordneten Stellen gerichtet. Demnach muß das Fahrzeug mindestens zwei Laternen haben, die in gleicher Höhe angebracht sind und die seitliche Begrenzung des Fahrzeuges anzeigen. Scheinwerfer sind nicht erforderlich. Besitzt der Wagen drei oder mehrere Laternen, so brauchen nur zwei davon den Vorschriften zu genügen. *1129*

Autobusverkehrsnetz in U. S. A.

Nach der neuesten Statistik erstreckt sich das Verkehrsnetz der Autobuslinien in den Vereinigten Staaten auf 270 000 Meilen, während die Gesamtlänge des Schienennetzes der Eisenbahnen 250 000 Meilen beträgt. Die gesamten Eisenbahnlinien haben rund 63 000 Wagen für den Personenverkehr, denen heute schon 85 600 Autobusse gegenüberstehen. Von Autobussen wurden im letzten Jahr rund 2,52 Millionen Fahrgäste befördert. Das in Autobuslinien investierte Kapital beträgt rund 500 Millionen Dollar. *1323*

Verhältnis des Autoexportes zur Autoproduktion

Allgemein bekannt ist es, daß die Vereinigten Staaten zahlenmäßig die meisten Automobile exportieren, während der deutsche Export in den vergangenen Jahren sehr bescheiden war. Wenig bekannt dürfte dagegen sein, daß Italien im Verhältnis zur Produktion die meisten Automobile ausführt, nämlich 73% aller in Italien gebauten Automobile. An zweiter Stelle folgt Kanada mit 45% Export seiner Jahresproduktion, was allerdings hauptsächlich darauf zurückzuführen sein dürfte, daß ein großer Teil der Automobilfabriken der U. S. A. aus Zollrücksichten Fabriken auf kanadischem Boden errichtet haben. An dritter Stelle steht dann Frankreich mit 33,33 %. Weiter folgen Großbritannien mit 16,5 und erst an fünfter Stelle die U. S. A. mit 7%. Der deutsche Export beträgt immerhin bereits 5 bis 6% der jährlichen Produktion, nachdem in den ersten Jahren nach dem Kriege Deutschland so gut wie keine Automobile exportierte. *1321*

82 500 Kraftfahrzeuge in Berlin

Die Zahl der am 1. Dezember in Berlin zugelassenen Kraftfahrzeuge betrug 82 521. Davon entfielen 28 917 auf Personenautos, wozu noch 9119 Automobildroschken und 838 Omnibusse treten. Gegenüber dem 1. November zeigt sich, trotzdem Berlin im Monat November durch die 1. Internationale Automobilausstellung im Zeichen des Autos stand, nur eine Zunahme um 600 Fahrzeuge, weil die auf der Ausstellung gekauften Wagen, deren Serienfabrikation erst jetzt aufgenommen wird, erst im Frühjahr geliefert werden dürften. *1316*

Starke Zunahme des Reichsbahnkraftwagenverkehrs

Die Reichsbahn konnte in den ersten zehn Monaten des Jahres 1928 die Zahl ihrer Kraftwagenverkehrslinien von 63 auf 69 erhöhen. Die Steigerung im Güterverkehr beträgt 70 und die im Personenverkehr ca. 125 Prozent. Zwar läßt die Reichsbahn die Mehrzahl der Strecken durch private Verkehrsgesellschaften auf Grund besonderer Vereinbarungen betreiben, sie verfügt aber auch bereits über 12 bahneigene Strecken. Nachdem der Interessengemeinschaftsvertrag mit den privaten bzw. kommunalen Kraftwagenverkehrsgesellschaften gelöst worden ist, wird der Ausbau der Streckennetze der Reichsbahn im stärksten Ausmaße beschleunigt fortgesetzt. *1317*

Zum Kraftwagenreifen-Geschäft 1929

Die deutsche Reifenindustrie sowie alle namhaften, auf dem deutschen Markt befindlichen ausländischen Reifenfirmen haben mit den zuständigen Organisationen des Kraftfahrzeug- und Automobilreifen-Handels ihre seit langem bestehenden vertraglichen Beziehungen bezüglich der diesjährigen Regelung des Kraftwagenreifen-Geschäftes ausgebaut.

Die Verbraucherpreise für Kraftfahrzeugreifen (Kraftradreifen, Personen-Kraftwagenreifen, Riesenluftreifen und hochelastische Massivreifen) sind teilweise bis um 10% gesenkt. Nicht zuletzt hat die Verzichtleistung des Branchehandels auf einen Teil seiner bisherigen Verdienstsätze die Möglichkeit einer derartigen Preisermäßigung für den Konsum geschaffen.

Die notwendige Folgerung ist aber, daß es dem Wiederverkäufer in der Reifenbranche auf keinen Fall mehr möglich ist, von seinem auf ein Mindestmaß normierten Verdienst irgendwelche Rabatte und Nachlässe an die Verbraucher einzuräumen. Der Händler ist vielmehr verpflichtet, vom Konsumenten den vorgeschriebenen Verkaufspreis voll zu verlangen, abgesehen von einem Kassaskonto für prompte Barzahlung, und er setzt sich weitgehenden Konventionalstrafen im Falle der Zuwiderhandlung gegen diesen gesunden Grundsatz aus.

Ferner sehen die gemeinsamen Vereinbarungen zwischen Industrie und Handel eine gesundere Basis für die Erledigung etwaiger Reklamationen im Kraftfahrzeugreifen-Geschäft vor als bisher: Kraftfahrzeugreifen, für die ein Garantieanspruch erhoben wird, sind an das Stammhaus der betreffenden Reifenfabrik bzw. an die Generalvertretung einer ausländischen Reifenfabrik einzuliefern — und nicht mehr an deren Filialen oder Verteiler. Die Reklamation darf seitens der Reifenfabriken nur erledigt werden, wenn dem Anspruch ein voll und wahrheitsgemäß ausgefüllter und vom Verbraucher des Reifens unterzeichneter Fragebogen beigefügt ist.

Digitized by Google

Diese neuen Vereinbarungen mit ihren wichtigsten Punkten (niedrigste Preisfestsetzung für den Verbraucher, Fortfall unkontrollierbarer Rabatthergaben an Reifen-Konsumenten, Beseitigung der bisherigen Mißstände im Reifenumtausch) dienen nicht nur der Gesunderhaltung der Reifenhandelsbranche, sondern in erster Linie der Verhinderung von Uebervorteilungen der Verbraucher. *1354*

Dr.-Ing. Porsche geht zu Steyr

Der schon früher als Chefkonstrukteur der Oesterreichischen Daimler-Werke in Wiener Neustadt und in den letzten Jahren als technischer Direktor von Daimler-Benz bekannte Dr.-Ing. Ferdinand Porsche ist zu der Oesterreichischen Steyr-Werke A.-G. übergetreten. An Stelle von Porsche wurde der frühere Chefkonstrukteur von Benz, Dr. Ribel, vom Daimler-Benz-Konzern als Chefkonstrukteur eingesetzt. Irgendwelche Differenzen zwischen Dr. Porsche und Daimler-Benz sollen nicht bestanden haben. Maßgebend für diese Trennung war vielmehr lediglich der Wunsch von Daimler-Benz, in nächster Zukunft weniger technisch neue Konstruktionen herauszubringen, sondern auf Grund ihres nunmehr bestehenden Programmes den fabrikatorischen Ausbau des Unternehmens zu fördern. *1346*

Deutsche Personenwagen in Amsterdam

Der holländische Markt hat für die deutsche Automobilindustrie in den letzten Jahren ständig an Bedeutung gewonnen. An Personenwagen wurden exportiert 1926: 69, 1927: 154 und 1928 bis zum 30. November bereits 417 Einheiten. Noch stärker ist die Lastkraftwagenausfuhr auf 561 Stück gegen 106 im Vorjahr und 61 im Jahre 1926 gestiegen. Ein Teil dieser Wagen geht über Holland in die Kolonien.

Die Amsterdamer Automobil-Ausstellung hat infolgedessen bei der deutschen Kraftfahrzeugindustrie in den letzten Jahren steigendes Interesse gefunden. Wie uns die Brennabor-Werke, Brandenburg, mitteilen, werden sie den Salon mit drei Personenwagenmodellen, und zwar mit einer Sechszylinder-Pullman-Limousine, einem Sechszylinder-Viersitzer-Kabriolett und einer 1,5-Liter-Innenlenker-Limousine, sowie mit dem bekannten Sechszylinder-Chassis beschicken, das gleichzeitig mit Pritschen- und Lieferkastenaufbau vorgeführt wird. — Die Daimler-Benz-A.-G., Stuttgart-Untertürkheim, stellt ihren Achtzylinder-Typ „Nürburg", das Sechsliter-Kompressormodell mit „K"-Motor, sowie den bekannten Sportwagen-Typ „S" aus. Von ihren Gebrauchswagen zeigen sie das Modell „Stuttgart" als viersitziges Spezialkabriolett und als Innenlenker, sowie einen 3,5-Liter-Typ als Pullman-Limousine. Die Horchwerke A.-G., Zwickau, führen ihr bekanntes Achtzylinder-Modell als Pullman-Limousine, Sport-Phaethon und als Kabriolett vor. Die deutsche Automobilindustrie ist durch diese und andere Werke vorzüglich vertreten und darf angesichts des guten Rufes, den die deutschen Kraftfahrzeuge in Holland genießen, mit guten Verkaufserfolgen rechnen. *1353*

Mercedes-Benz siegt in Buenos Aires

Die Marke Mercedes-Benz hat bei dem am 30. Dezember in Buenos Aires abgehaltenen Zwölfstundenrennen für Serienwagen einen überlegenen Sieg davongetragen. Dem Rennfahrer Zatuzek gelang es, auf einem Kompressor-Modell „K", das bei tropischer Hitze über schlechteste Feldwege führende Rennen in weitem Abstand vor den anderen Konkurrenten zu gewinnen und sämtliche südamerikanische Rekorde zu schlagen. Er legte in zwölf Stunden eine Strecke von 1095 Kilometer zurück und sicherte mit dieser Leistung der deutschen Weltmarke den ersten Preis, einen wertvollen Silberpokal. Nach den Ausstellungserfolgen von Mercedes-Benz in Buenos Aires wird dieser Rennerfolg bei der bekannten Sportbegeisterung der Südamerikaner mit Sicherheit dazu beitragen, die Wertschätzung des deutschen Erzeugnisses weiter zu heben. *1363*

Das Autobus-Streckennetz in Italien ist von 9000 km 1913 auf fast 100 000 km 1928 angewachsen. Diese außerordentliche Ausdehnung verdankt es dem Umstand, daß mit Ausnahme von der Po-Ebene nur wenige Eisenbahnlinien durch den Apennin gehen, der Bau von Eisenbahnkörpern in der Ost-Westrichtung durch das Gebirge sehr kostspielig ist und ständig große Zuschüsse erfordern würde. Das Mailänder Handels- und Finanzblatt „Il Sole" sieht in der drückenden Besteuerung eines der wesentlichen Hindernisse für die weitere Entwicklung des Automobilismus in Italien. Der Dienst der Aotubusse würde — von der Belastung des Rohmaterials und der Fabrikation an — von nicht weniger als 23 (!) verschiedenen direkten und indirekten Steuern betroffen, von denen die auf Betriebsstoffe (auf je 100 kg Benzin 26,20 RM. und Oel 11,20 RM.) am stärksten laste. *1209*

Firmenberichte

Die Horchwerke A.-G., Zwickau, deren Geschäftsjahr am 31. Oktober abgelaufen ist, können — wie sich schon jetzt sagen läßt — auf ein befriedigendes Ergebnis zurückblicken. Gegenüber dem Vorjahr hat sich der Umsatz des Werkes erheblich gesteigert. Obwohl die Bilanzarbeiten noch nicht abgeschlossen sind, wird wahrscheinlich — mit dem üblichen Vorbehalt — eine Dividende in der gleichen Höhe des Vorjahres (8 Prozent) zur Ausschüttung gelangen. Abgesehen von starken Verkaufserfolgen auf der Automobil-Ausstellung selbst hat der Umsatz seitdem eine Steigerung erfahren, wie er sonst nur in den besten Frühjahrsmonaten einzutreten pflegt. Die Aussichten werden daher für das Jahr 1929 als sehr günstig beurteilt. *1326*

H. Fuchs Waggonfabrik A.-G. in Heidelberg teilt in einem Schreiben an die Gläubiger u. a. folgendes mit:

„Infolge der Streckung der Aufträge der Reichsbahn und von Privatgesellschaften sowie der Festlegung erheblicher Mittel für den Lastzugbau haben sich große Vorräte an Material, halbfertigen und nahezu fertigen Waggons und Lastzügen angesammelt, und wir liegen mit unseren Werten so fest, daß uns Flüssigmachung von Zahlungsmitteln zurzeit nicht möglich ist. Status und Auftragsbestand lassen jedoch bestimmt erwarten, daß die Krise überwunden und der Betrieb aufrechterhalten werden kann, wenn wir in einem gerichtlichen Vergleichsverfahren mit den Gläubigern ein Stundungsabkommen treffen.

Fords Osteuropa-Interessen. Der Generaldirektor der Ford-Gesellschaft für Osteuropa, Carlson, ist in Begleitung des Kopenhagener Direktors, Möller, in Warschau eingetroffen, um die Vorbereitungen für die Errichtung einer großen Automobilfabrik in Polen zu treffen.

Die geplante Errichtung einer großen Montagefabrik in Konstantinopel wird in allernächster Zeit greifbare Gestalt annehmen, nachdem die Regierung in Angora dem Konzessionsgesuch stattgegeben hat. Die Produktion soll, wie verlautet, schon im Frühjahr nächsten Jahres aufgenommen werden. *1319*

Digitized by Google

Düsseldorfer Auto-Versicherungsbank A.-G., Berlin. Unter dem Namen Düsseldorfer Auto-Versicherungsbank A.-G. ist mit dem Hauptsitz in Berlin und einer Zweigniederlassung in Neuß mit einem Aktienkapital von 3 Mill. RM. und einem Organisationsfonds von 300 000 RM. eine neue Autoversicherungsgesellschaft gegründet worden. Die Gesellschaft übernimmt das Autoversicherungsgeschäft der Düsseldorfer Rückversicherungs-A.-G., welche das direkte Geschäft gänzlich aufgibt und wird in Verbindung mit der Feuerversicherungs-Gesellschaft Rheinland A.-G., Neuß, das Autokasko-, Haftpflicht- und Unfallversicherungsgeschäft betreiben. Geschäftsräume Berlin NW 7, Mittelstr. 25. *1320*

Elitewagen Akt.-Ges. in Berlin. Nachdem der Konkurs wegen Mangels an Masse abgelehnt ist, beschloß kürzlich die in Dresden außerordentlich abgehaltene Generalversammlung die Liquidation und bestellte Franz Gaudin aus Berlin-Schöneberg zum Liquidator. Für die Gläubiger dürfte nichts zu erwarten sein.

Berliner Niederlassung der Hansa-Lloyd-Werke. Die Hansa-Lloyd-Werke, Bremen, haben am 1. Januar 1929 in Berlin, Hallesches Ufer 34, eine eigene Niederlassung eröffnet.

Für die Leitung der Berliner Niederlassung ist der langjährige Geschäftsführer der Berliner Niederlassung der Gemeinschaft Deutscher Automobilfabriken, Herr Direktor W. Schultze, gewonnen.

Hannoversche Gummiwerke „Excelsior" Akt.-Ges. — Die Fusion mit Conti-Caoutchouc genehmigt. In der außerordentlichen Generalversammlung wurde der Fusionsvertrag mit der Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie in Hannover, nach dem das Gesamtvermögen der „Excelsior" auf die Conti-Caoutchouc übergeht, einstimmig genehmigt. Die noch vorhandenen „Excelsior"-Aktien werden im Verhältnis von 1 zu 1 in Conti-Caoutchouc-Aktien umgetauscht.

Fusion Austro-Daimler-Motoren-A.-G., Puchwerke A.-G. und Oestr. Flugzeugfabrik A.-G. Die durch die Generalversammhung der Oester. Daimler-Motoren A.-G. vom 21. Mai 1928 beschlossene Fusion mit der Puchwerke A.-G., Graz, und der Oestr. Flugzeugfabrik A.-G., Wiener-Neustadt, ist am 1. Januar 1929 in Kraft getreten. Die Firma der drei fusionierten Gesellschaften lautet: „Austro Daimler-Puchwerke A.-G." Diese Vereinigung wird sich auch administrativ auswirken, da die Führung der Konti der Lieferanten in der Zentralbuchhaltung, Wien I Bezirk, Schwarzenbergplatz Nr. 18, zentralisiert wird, und zwar in der Form, daß auf den dort zu führenden Konti alle jenen Fakturen verbucht werden, welche sich auf Lieferungen beziehen, die nach dem 30. Dezember 1928 in den Werken eingelaufen sind. *1362*

Gebrüder Junghans A.-G. Schramberg. In der Generalversammlung wurde der Abschluß und die Verteilung einer 6prozentigen Dividende ohne Erörterung genehmigt. Nach den Ausführungen des Vorsitzenden verläuft die Zusammenarbeit in der Interessengemeinschaft zur vollen Zufriedenheit aller drei Gesellschaften. Man könne auch weiterhin aus dem Zusammenwirken günstige Ergebnisse für die Gesellschaft erhoffen. In den ersten sechs Monaten des laufenden Jahres waren alle Fabriken voll beschäftigt, auch der Umsatz habe sich weiter gesteigert. In letzter Zeit seien die Bestellungen wieder etwas spär-

Das Goldene Buch des NAG-Protos

ist soeben erschienen

Eine beweiskräftige Darlegung der NAG. Neuartig nach Form und Inhalt. Nicht Superlative der eigenen Anpreisung, sondern Kritiken objektiver Fachleute des In- und Auslandes. Wir senden Ihnen gern kostenlos ein Exemplar dieser Schrift. Der NAG-Protos mit Kupplungs-Automat (D. R. P. a.) bietet so wesentliche Fahrerleichterungen bisher unbekannter Art, daß das Buch Ihr volles Interesse finden wird.

Nationale Automobil-Gesellschaft A.-G.

Berlin-Oberschöneweide
Ostendstraße 1–5

Name:

Adresse:

bitte um Übersendung des Goldenen Buches gemäß Anzeige „Automobil-Rundschau" v. 15. 1. 29.

Digitized by Google

licher eingelaufen, was auf Abflauen des deutschen Geschäfts zurückzuführen sei. Es bestehe aber grundsätzlich die Aussicht, daß die Uhrenindustrie nunmehr endgültig besseren Zeiten entgegengehe.

Deutsche Edelstahlwerke, Bochum. Unter der schlechten Geschäftslage der deutschen Edelstahlindustrie hat zurzeit auch die Deutsche Edelstahlwerke Akt.-Ges. zu leiden. Das Unternehmen kann gegenwärtig seine ausgedehnten Werke nur ungenügend beschäftigen. Infolgedessen mußte sich die Verwaltung zu einer erheblichen Betriebseinschränkung entschließen; sie sieht sich gezwungen, eine Abteilung stillzulegen, um dafür in anderen Werken eine bessere Ausnutzung der Anlagen zu erreichen.

Die Finanzierung der Minerva Motors. Die belgische Minerva Automobilfabrik, die eine Anleihe aufzunehmen beabsichtigte, wird, da die flüssigen Mittel in letzter Zeit in stärkstem Maße angewachsen sind, nicht diesen Weg der Kapitalisierung beschreiten, sondern nur eine Kapitalvermehrung durch Umbuchung von 3,6 Millionen Reserve auf Kapitalkonto vornehmen, so daß auf 20 alte Aktien eine neue entfällt. Zu einer neuen Reservebildung wird der diesjährige Reingewinn mit herangezogen werden. *1318*

Castiglioni als Nachfolger Schapiros?

Der bekannte österreichische Industrielle Castiglioni beabsichtigt angeblich, die Vertrustung des deutschen Automobilwesens vorzunehmen und seinen Wohnsitz von Wien nach Berlin zu verlegen. Castiglioni ist bekanntlich Besitzer der Aktienmajorität der Bayerischen Motorenwerke, denen sich erst kürzlich die Dixi-Werke angegliedert haben. Ob die Pläne Castiglionis in naher Zukunft realisiert werden können, bleibt stark zu bezweifeln. *1361*

Ausbau und Erweiterung der Zeitschriftenauswertung

Die technischen Zeitschriften haben heute einen solchen Umfang angenommen, daß kein Techniker auch nur die Veröffentlichungen des Sondergebiets, das er bearbeitet, eingehend und erschöpfend verfolgen könnte. Selbst wenn er dies, so gut es eben geht, zu tun versucht, so liest er doch manches zu einem Zeitpunkt, zu dem er es nicht verwerten kann, und wenn er bei seiner Arbeit auf dem, was ein anderer geschrieben hat, aufbauen will, so findet er die Quelle, die ihm vorschwebt, nicht mehr. Sich selbst Aufzeichnungen über das Fachschrifttum zu machen, ist mühevoll und wird daher im allgemeinen nur dann planmäßig ausgeführt, wenn es sich um ein Großunternehmen handelt, das sich zu diesem Zwecke eine besondere Dienststelle schaffen kann. Für kleinere Betriebe und einzeln arbeitende Techniker muß die Zeitschriftenschau aushelfen, die heute schon eine Anzahl Zeitschriften veröffentlichen. Sie macht den, der sie verfolgt, nicht nur auf die neuesten Arbeiten auf seinem Arbeitsgebiet aufmerksam, sondern sie ermöglicht ihm auch, ältere Erscheinungen wieder aufzufinden, wenn ihm sein Gedächtnis sagt, er habe etwas, was er zu seiner Arbeit braucht, schon einmal gelesen, aber nicht mehr weiß, wo und wann. Es kann kein Zweifel sein, daß die Verfolgung des Fachschrifttums für jeden Techniker von der größten Bedeutung ist, und es wird daher beabsichtigt, die Zeitschriftenschau in dieser Zeitschrift auf gegen die bisherige Form etwas veränderter Grundlage aufzubauen, dabei namentlich durch eine planmäßige Einteilung des Stoffes das Auffinden vor einiger Zeit erschienener Arbeiten zu erleichtern.

Um diesen Zweck zu erreichen, wird das Gebiet der Kraftfahrzeugtechnik wie folgt eingeteilt:

I. Allgemeines, Geschichtliches.

II. Konstruktion.
- a) Motor und Getriebe, Kühler.
- b) Vergaser, Brennstofförderung.
- c) Kupplung.
- d) Zündung und Beleuchtung, Anlasser.
- e) Schmierung.
- f) Fahrgestell.
  1. Rahmen.
  2. Federn.
  3. Räder und Bereifung.
  4. Achsen.
  5. Lenkung.
  6. Bremsen.
- g) Aufbauten.
- h) Zubehör.
- i) Krafträder.
- k) Elektrische und Sonderfahrzeuge.

III. Betrieb und Verkehr, polizeiliche und gesetzliche Regelung des Kraftverkehrs.
- a) Allgemeines.
- b) Personenwagen.
- c) Omnibusse.
- d) Lastkraftwagen.
- e) Brenn- und sonstige Betriebsstoffe.

IV. Fabrikation.
- a) Rohstoffe.
- b) Fertigung der Einzelteile.
- c) Montage.
- d) Karosseriebau.
- e) Instandsetzung.

V. Garagen und Tankstellen.

VI. Ausstellungen.

VII. Straßenbau.

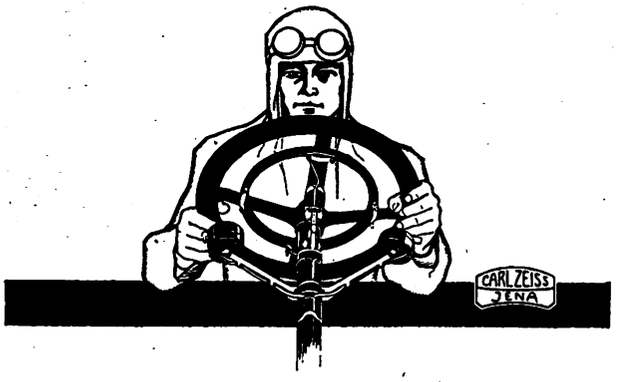
VIII. Rechtsangelegenheiten, Versicherung.

IX. Wirtschaftliche Fragen, Besteuerung.

Jedem Auszug aus einer Zeitschrift, den die Zeitschriftenschau bringt, wird die Nummer, die ihm nach vorstehendem Plan zukommt, vorgedruckt werden. Der Satz wird so eingerichtet werden, daß jeder einzelne Auszug ausgeschnitten werden kann, ohne daß der Zusammenhang der Zeitschrift auseinandergerissen wird, um auf Karten aufgeklebt zu werden, die als Kartei aufbewahrt werden. So hoffen wir, unseren Lesern eine wertvolle Hilfe für ihre Arbeiten bereitzustellen.

Es werden zunächst die nachstehend verzeichneten Zeitschriften für die Zeitschriftenschau bearbeitet werden; sie werden unter der neben ihrem Namen angeführten Abkürzung aufgeführt werden Eine Erweiterung des Kreises bleibt vorbehalten.

Digitized by Google



Ohne die Hand vom Steuer zu lassen

können Sie Signalhorn, Richtungszeiger und die Abblendvorrichtung Ihrer Scheinwerfer betätigen, mit dem neuen „Zeiss-Zubehör am Steuerrad".

Den „Zeiss-Contal-Ring" am Steuerrad brauchen Sie nur an irgendeiner Stelle leicht zu berühren, um den Warnruf des Hornes ertönen zu lassen.

Der „Zeiss-Schalterhalter" bringt auch die Schalter für Richtungszeiger und Scheinwerfer in den nächsten Bereich Ihrer Hände am Steuerrad.

Der „Zeiss-Conar" an der Steuersäule schaltet den Richtungszeiger automatisch in die Ausgangsstellung zurück, wenn Sie wieder geradeaus fahren.

Kann man es bequemer haben?

ZEISS

Auto-Zubehör

vereinfacht die Bedienung, macht das Selbstfahren leichter, bequemer und erhöht die Sicherheit.

Bezug durch die Auto-Fachgeschäfte.

Druckschriften kostenfrei und unverbindlich über Zeiss-Auto-Scheinwerfer mit Nebellichtabblendung, Zeiss-Sucher, „Contax"-Dreirichtungssignal, Zeiss-Winker, „Conar" automatische Rückschaltung, Contal-Ring, Zeiss-Schalterhalter von Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien

Aco E Kopfklischee 880

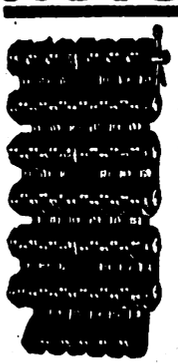
VDO

TACHOMETER UND UHREN

VDO TACHOMETER A·G
(VEREINIGTE DEUTA-OTA)
FRANKFURT A·M·W13

GRÖSSTE UND LEISTUNGSFÄHIGSTE DEUTSCHE SPEZIALFABRIK

AUTOK



Geräuschlose Zahnketten

für Automobil-Motore zum Antrieb

der Nockenwelle
der Lichtmaschine
des Anlassers usw.

AUTOK-AKT.-GES.
Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207/208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

AUTO-

Unfall-, Haftpflicht-, Kasko-Versicherungen

sowie

Haftpflicht- und Unfall-Versicherungen jeder Art

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft
Berlin-Schöneberg, Nordsternplatz
sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Digitized by Google

Name der Zeitschrift	Abkürzung	Adresse
ADAC-Motorwelt	Adac	Münchner Druck- u. Verlagshaus G.m.b.H., München, Paul-Heyse-Str. 9—13.
Annalen, Glasers	Annalen	Glasers Annalen, Berlin SW 68, Lindenstraße 80.
Automobil-Rundschau	Auto-Rdschau	Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7.
Automobilwelt-Flugwelt	Autowelt	Berlin C 2, Breite Str. 8/9.
Automobil-Zeitung, Allgemeine (Berlin)	Auto-Ztg. Berlin	Verlag Klasing & Co. G. m. b. H., Berlin W 9, Linkstr. 38.
Automobil-Zeitung, Allgemeine (Wien)	Auto-Ztg. Wien	Wien IX, Grüne Torgasse 14.
Automotive Industries	Aut.-Ind.	Chilton Class Journal Company, Chestnut and 56 th Street, Philadelphia, Pa.
Auto-Technik	Aut.-Techn.	Vektor-Verlag G. m. b. H., Berlin W 9, Linkstr. 12.
Bus Transportation	Bus Transp.	Mc. Graw-Hill Publishing Company Inc., New York.
Chronique des Transports**)	Chr. d. Trpts.	282, Boulevard St. Germain, Paris.
Engineering	Engg.	35/36, Bedford Street, Strand, London W. C. 2.
Fördertechnik und Fra[illegible]verkehr	Fördertechn.	A. Ziemsen Verlag, Wittenberg, Bez. Halle.
Génie civil	Gén. civ.	6, Rue de la Chaussée d'Autin. Paris.
Heerestechnik	Heertechn.	E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.
Journal of the Society of Automotive Engineers	Jl. Aut. Engrs.	29 West 39 th Street, New York City.
Lastauto	Lauto	C. G. Vogel Verlag, Pößneck, Thür.
Management, Industrial	Ind. Man.	22, Henrietta Street, Strand, London W. C. 2.
Maschinenbau	Maschbau	VDI-Verlag, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 40.
Metallwirtschaft	Met.-Wirtsch.	N. E. M.-Verlag G. m. b. H., Berlin W 10, Matthäikirchstr. 10.
Motor (Berlin)	Motor (Berlin)	Motor-Verlag A.-G., Berlin SW 68, Markgrafenstr. 55.
Motor (New York)	Motor (New York)	International Magazine Company Inc., 119, West Fortieth Street, New York City.
Motor (London)	Motor (London)	Temple Press Ltd, 5—15, Rosebery Avenue, London E. C. 1.
Motorwagen	Motwag.	M. Krayn Verlag, G. m. b. H., Berlin W 10, Genthiner Str. 39.
Motor-Zeitschrift, Deutsche	Motzschrft.	Dresden-A. 19, Müller-Berset-Str. 17.
Nature, La	Nat.	120, Boulevard St. Germain, Paris VI.
Poids Lourd	PL	1, Rue Tardieu, Paris 18.
Railway Age*)	Ry.-Age	30, Church Street, New York.
Railway Gazette*)	Ry. Gette	33, Tothill Street, Westminster, London S. W. 1.
RDA-Mitteilungen	RDA	Reichsverband der Automobilindustrie, Berlin-Charlottenburg 2, Hardenbergstraße 8.
Transport, Modern	Mod. Trpt.	105—109, Strand, London W. C. 2.
Umschau	Umschau	H. Bechhold Verlag, Frankfurt a. M., Niddastr. 81—83.
Verkehrstechnik	Verktechn.	Berlin SW 68, Kochstr. 22—26.
VDI-Nachrichten	VDI-Nachr.	VDI-Verlag, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 40.
Werkstattstechnik	Werkst.-Techn.	Julius Springer Verlag, Berlin W 9, Linkstraße 23/24.
Werkzeugmaschine	Werkzmasch.	Verlag Guido Hackebeil, Techn. Verlag, Berlin S 14.
Zeitschrift des VDI	Ztschrft. VDI.	VDI-Verlag, Berlin NW 7, Dorotheenstr. 40.
Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen**)	Ztg. Eisenbverw.	Berlin W 9, Köthener Str. 28/29.

*) Railway Age hat monatlich einmal ein Sonderheft: Motor Transport Section. Railway Gazette monatlich einmal einen besonderen Abschnitt: Road Transport Section.

**) Chronique des Transports und Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen sind zwar ebenso wie Railway Age und Railway Gazette Eisenbahnfachzeitschriften, beschäftigen sich aber auch mit dem Kraftfahrwesen.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8,—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0,75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2.

Digitized by Google

31. JAHRGANG

FEB 25 1929

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1927 über

16,5 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 3. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. Februar 1929

Digitized by Google

OPEL senkt die Preise

OPEL 4 PS ist der beste Kleinwagen der Welt! Die gewaltigen Einrichtungen der Opelwerke sowie ihr mustergültiges System der fließenden Fertigung geben die Gewähr höchster technischer Vollkommenheiten. Die neuen Modelle Opel 4 PS haben zahlreiche Verbesserungen erfahren. Besonders hervorzuheben sind: Die Steigerung der Motorkraft auf 20 PS, die reichere Ausstattung der Karosserie, die nach einem neuen Herstellungsverfahren verfertigte bequeme Polsterung, die schönen unbegrenzt haltbaren Farben

Lassen Sie sich den neuen OPEL 4 PS unverbindlich vom nächsten Opel-Vertreter vorführen.

ADAM OPEL/A.G. RÜSSELSHEIM A.M.

Zweisitzer 2300 RM
Viersitzer 2800 RM
Limousine 3200 RM

Preise ab Werk • 500—600 RM Anzahlung. Rest in langfristigen bequemen Raten.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 3 Berlin, 1. Februar 1929 31. Jahrg.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat Berlin-Friedenau I.
Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin
„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.
Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.
Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24.
Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7
Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins
Die ordentliche Vereinsversammlung . . . Seite 45
Mitgliedsbeiträge für 1929 . . . „ 45
Technische Abteilung des M. M. V. . . . „ 45
Vortragsabende des M. M. V. . . . „ 46
Automobilreisen ins Ausland . . . „ 46
M. M. V.-Vereinsabzeichen . . . „ 46
Was muß der Automobilist von der Automobil-Versicherung wissen? . . . „ 46
Anschluß des M. M. V. an den A. v. D. . . . „ 46
Das moderne Kleinauto in Deutschland . . . „ 47
Preußischer Finanzausgleich und Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer „ 48
Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie . . . Seite 49
Die Lehren der Musterreparaturwerkstatt . . . „ 51
Wie verringere ich die Unterhaltungskosten meines Kraftfahrzeuges „ 54
Autotouring 1906 . . . „ 58
Schonet Eure Luftreifen! . . . „ 59
Emil Schruff 50 Jahre alt . . . „ 59
Mitteilungen aus der Industrie . . . „ 60
Kraftwagen in England . . . „ 62
Kleine Mitteilungen . . . „ 64
Firmenberichte . . . „ 64
Fachliteratur . . . „ 68

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Die ordentliche Vereinsversammlung des M. M. V.

fand am Montag, den 28. Januar 1929, in den Räumen des Generalsekretariats, Berlin SW 11, Hafenplatz 5, statt. Ueber den Verlauf der Versammlung werden wir an dieser Stelle später ausführlich berichten.

Mitgliedsbeiträge für 1929

Laut Beschluß der Generalversammlung vom 28. Januar 1929 sind die Vereinsbeiträge für das Geschäftsjahr 1929 wie folgt festgesetzt:

Mitglieder ohne Kraftfahrzeug zahlen RM. 15,—
„ mit 1 Motorrad „ „ 21,—
„ „ 1 Wagen „ „ 36,—
„ „ 2 Kraftfahrzeugen „ „ 46,—

Mitglieder mit 3 Kraftfahrzeugen zahlen RM. 56,—, jeder weitere Wagen kostet RM. 5,— mehr bis zum Höchstbetrage von RM. 100,—

Die einmaligen Aufnahmegebühr beträgt in jedem Falle RM. 15,—.

Wir bitten unsere Mitglieder, die fälligen Jahresbeiträge baldigst überweisen zu wollen.

M. M. V.

Technische Abteilung des M. M. V.

In der Vollsitzung der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vom 21. Dezember 1928 ist der Sachverständige des M. M. V.

Herr Ingenieur Hamann als Sachverständiger für Kraftfahrzeuge

öffentlich bestellt und vereidigt worden.

Herr Ingenieur Hamann wird auch weiterhin in der bisherigen Weise unsere Mitglieder in allen automobilistischen Fragen und Angelegenheiten beraten.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Digitized by Google

Vortragsabende des M. M. V.

Hierdurch laden wir unsere Mitglieder zu unserem nächsten Vortragsabend ergebenst ein.

Am Freitag, den 15. Februar 1929, abends 8 Uhr, spricht im Ebenholzsaal des Hauses Rheingold, Berlin W 9

Herr Diplom-Ingenieur Engert über das Thema:

Straßenverkehr und Unfälle

Daran anschließend Diskussion. Gäste, auch Damen, sind sehr willkommen. Eintritt frei.

Automobilreisen ins Ausland

Reisen nach Polen

Der Herr Reichsverkehrsminister hat uns Kenntnis gegeben von einem Schreiben des Vizekonsulats der Republik Polen in Schneidemühl, und wir möchten nicht verfehlen, unsere Mitglieder auf den Inhalt desselben hinzuweisen. Die Mitteilung ist gerichtet an den Herrn Regierungspräsidenten in Schneidemühl und betrifft den Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen zwischen Ostpreußen und dem übrigen Deutschland. Sie lautet wie folgt:

„Mit Rücksicht darauf, daß bei dem Transitverkehr zwischen Deutschland (durch Polen) und Ostpreußen und umgekehrt Fälle vorgekommen sind, daß die Automobilisten falsche, d. h. für den Transitverkehr nicht zugelassene Chausseen und Wege benutzten und somit, da sie des Zeitverlustes wegen die zulässige Durchfahrtszeit nicht einhalten konnten, sich Bestrafungen ausgesetzt haben, werden nunmehr alle für den Transitverkehr zulässigen Chausseen durch entsprechende Täfelchen auf den schon vorhandenen Wegweisern gekennzeichnet. Diese Täfelchen sind rechtwinklig, haben eine Höhe von 30 cm und sind mit dem in dunkelblauem Ton gehaltenen Buchstaben T gekennzeichnet.

Um jegliche Irrtümer zu vermeiden, werden außerdem die Wegweiser an den Endstationen noch mit der Ortsbezeichnung der deutscherseits gelegenen Grenzstadt neben der polnischen auch in deutscher Fassung versehen."

M. M. V.-Vereinsabzeichen

Wir möchten nicht verfehlen, nochmals darauf hinzuweisen, daß es im allgemeinen Interesse liegt, wenn alle im Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein zusammengeschlossenen Automobilisten auch die Abzeichen des M. M. V. führen, und wir richten gleichzeitig an alle M. M. V.-Mitglieder die Bitte, unser Abzeichen an möglichst sichtbarer Stelle anzubringen.

Wir bitten diejenigen Mitglieder, welche noch nicht im Besitz unseres Abzeichens sind, uns Ihre Bestellung aufzugeben. Es werden ausgegeben:

Wagenschilder	RM. 10,—	Ausführung in Neusilber und Emaille
Broschen und Knopfabzeichen	RM. 5,—	
Mützenabzeichen	RM. 5,—	
Wimpel, gestickt	RM. 5,—	

Auf Wunsch stellen wir farbige Abbildungen gern zur Verfügung.

Unsere Abzeichen sind im Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, sowie auch in allen Hauptgeschäftsstellen im Reich erhältlich.

Anschluß des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins an den Automobilclub von Deutschland

Im automobilistischen Verbandswesen ist eine bemerkenswerte Aenderung zu verzeichnen. Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein, der älteste deutsche Kraftfahrerverband, hat sich dem Automobilclub von Deutschland als Verbandsmitglied angeschlossen. Damit sind die Bestrebungen, eine Einheitsfront der Kraftfahrer zu bilden, um ein gutes Stück vorwärtsgekommen. Von der gemeinsamen Arbeit des auf eine gute Tradition zurückblickenden Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins und des Automobilclubs von Deutschland als führenden deutschen Automobilklub sind ersprießliche Auswirkungen für das gesamte Kraftfahrwesen zu erwarten.

Was muß der Automobilist von der Automobil-Versicherung wissen?

Wie immer im menschlichen Leben, sind mit den Freuden am Besitz eines Autos auch Leiden verbunden. Diese Leiden bestehen in den Unfällen, die unser Wagen haben kann, und in den Unfällen, die wir anderen zufügen. Selbst der vorsichtigste Herrenfahrer, der voller Geistesgegenwart und Ruhe in den gefährlichsten Situationen seinen Wagen meistern kann, und auch der tüchtigste Chauffeur, der durch langjährige Praxis vorsichtiger Fahrer und hervorragender Wagenpfleger geworden ist, kann doch nicht vermeiden, daß ein anderer seinen Wagen beschädigt. Und wenn man noch so vorsichtig fährt, ist bei der immer noch herrschenden Undiszipliniertheit der Fußgänger, selbst in Großstädten wie Berlin, das Ueberfahren eines Menschen nicht immer zu vermeiden, ebenso ein Zusammenstoß mit der Straßenbahn oder anderen Verkehrsmitteln.

Wir schützen uns gegen die geldlichen Folgen durch eine Versicherung. Naturgemäß behauptet jede Versicherung von sich, sie sei die beste, und jeder Vertreter schwört, daß nur die von ihm vertretene Gesellschaft kulante Schadensregulierungen vornimmt.

Es entsteht die Frage: „Wie muß man versichern?"

Zunächst den Wagen selbst gegen jede Beschädigung, die er durch einen Unfall, d. h. ein von außen wirkendes Ereignis erleidet, ebenso durch Feuer oder Diebstahl; wenn der Wagen also mit irgendetwas zusammenstößt, sei es mit der Bordschwelle, mit einem anderen Fuhrwerk oder der-

Digitized by Google

gleichen, so sind die durch solche Zusammenstöße hervorgerufenen Beschädigungen des Wagens ersatzpflichtig. Man achte darauf, daß man keinerlei Selbstbeteiligung an diesen Schäden zu tragen hat, daß also jeder Schaden von der Versicherung voll vergütet wird. Eine Ausnahme bilden Feuerschäden, bei denen immer 1/5 abgezogen wird. Man muß sich auch klar darüber sein, daß es von Gesetzes wegen verboten ist, für alte Sachen neue zu bekommen, weil sonst die Versicherung zu einer Bereicherung führen würde und jeder das Interesse daran hätte, sich für seinen alten Wagen nach 4—5 Jahren durch einen Totalschaden einen neuen zu verschaffen. Das kann natürlich keine Versicherungsgesellschaft bezahlen, weil dann keine Prämie ausreichen würde, ihr Geschäft irgendwie lukrativ zu gestalten. Man darf ja nicht vergessen, daß die Versicherungsgesellschaft kein Wohltahrtsunternehmen ist und auch verdienen will. Es wird also auf Grund der Versicherungsbedingungen für die beschädigten Teile immer nur der Wert erstattet, den dieselben zurzeit des Schadens hatten. Im Zweifelsfalle haben hierüber die Sachverständigen zu entscheiden.

Ein zweites Versicherungsgebiet betrifft die Haftpflichtversicherung. Der Automobilhalter unterliegt in der Hauptsache einem Sondergesetz: dem „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" und man kann wohl sagen, daß er in den meisten Fällen für jeden Schaden zu haften hat, den er anrichtet. Er kann Menschen, Tiere und Sachen beschädigen. Diese Haftpflichtversicherung ist unumgänglich notwendig, weil der einzelne gar nicht in der Lage ist, aus seiner Tasche heraus den Schaden zu ersetzen, den er durch die Verletzung oder Tötung einer Person anrichten kann. Ist er versichert, so übernimmt die Versicherungsgesellschaft die ganze Angelegenheit für ihn, führt seinen Prozeß und bezahlt im Rahmen der Versicherungssumme. Sie kann natürlich, falls sich ein Strafverfahren entwickeln sollte, die Strafe für ihn nicht absitzen, aber sie nimmt in vielen Fällen doch aus juridischen Gründen ein Interesse an seinem Strafprozeß und unterstützt ihn freiwillig bei allem, weil von seinem Ausgang natürlich der Zivilprozeß beeinflußt wird.

In weiten Kreisen herrscht die irrtümliche Ansicht, daß die Haftpflichtversicherung auch Unfälle umfaßt, die denen zustoßen, die sich im Moment des Unfalles im Wagen befinden. Dies trifft aber nicht zu. Der Halter des Fahrzeuges haftet nur dann für die Insassen, wenn er Fahrten gegen Bezahlung ausführt, was bei Privatwagen ja nicht der Fall ist. Für seine kostenlos aus Gefälligkeit mitgenommenen Fahrgäste kann er sich durch eine Unfallversicherung schützen, die in der Regel nach Sitzplätzen des Autos berechnet wird und bei der jeder zurzeit des Unfalls im Auto befindliche Fahrgast einen bestimmten Betrag für Tod-, Invalidität und Kurkosten bzw. Tagesentschädigung erhält.

Eine besonders wichtige Frage bei der Automobilversicherung ist die Kulanzentschädigung und die schnelle Freigabe der Reparatur des Wagens. — Hier muß ein wirksamer Kundendienst einsetzen, damit der Versicherte schnellstens wieder in den Besitz seines Wagens gelangt; auf der einen Seite darf nicht gespart werden dadurch, daß man eine minderwertige Reparatur ausführen läßt, während auf der anderen Seite eine Ueberbezahlung der Reparaturkosten der Allgemeinheit durch eine folgende Erhöhung der Prämien schadet. Selbstverständlich haben die Gesellschaften durch ihre häufigen Reparaturaufträge Vorzugspreise und es liegt daher im Interesse der Versicherungsnehmer, die Preise durch den Sachverständigen der Versicherungsgesellschaft mit der Reparaturwerkstatt vereinbaren zu lassen

Es ist für den Versicherungsnehmer sehr schwer zu entscheiden, welche Gesellschaft die günstigste für ihn ist. Aber er braucht sich darüber auch nicht den Kopf zu zerbrechen, sondern kann sich mit allen Fragen vertrauensvoll an den Automobilklub wenden, dem er sich als Mitglied angeschlossen hat. Hier läuft die Masse der Versicherungsnehmer zusammen. Durch diese Masse ist der Verein in der Lage, auf die Gesellschaften im Schadensfall ganz anders einzuwirken, als es der einzelne Versicherungsnehmer kann. Hier wird er fachmännisch und seinem Interesse gemäß beraten; denn der Verein, der durch seine große Anzahl Versicherungen ein gewichtiges Wort bei der Gesellschaft mitreden und in Streitfällen seine eigenen Sachverständigen stellen kann, steht natürlich auf Seiten seiner Mitglieder. Zu allen diesen Vorteilen kommt noch die durch den Verein gewährte Prämienverbilligung hinzu. Daher sollte jedes Vereinsmitglied in eigenstem Interesse durch seinen Verein versichern, damit er von vornherein sicher ist, daß er billigste Prämien zahlt, sich bei Schadensfällen nicht zu ärgern hat, und daß eine gewichtige Macht hinter ihm steht, die ihn schützt.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Das moderne Kleinauto in Deutschland

Ueber dieses zeitgemäße Thema sprach vor einiger Zeit Herr Zivilingenieur Ludwig Hausfelder im „Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein". Wir entnehmen den Ausführungen des Redners folgendes:

„Trotzdem man noch vor kurzer Zeit geneigt schien, Kraftfahrzeugen mit Motoren kleinen Hubvolumens jede Daseinsberechtigung abzusprechen, hat sich das Kleinauto als durchaus lebensfähig erwiesen. Es scheint sogar, als ob neuerdings die Tendenz zum Bau von Kleinkraftwagen allgemein wieder stärker hervortritt. Die Gründe hierfür sind vor allem wirtschaftlicher Art, da weniger der Ankaufspreis als die Unterhaltungskosten größerer Kraftfahrzeuge zum Teil so erheblich sind, daß sie in dem verarmten Europa und besonders in Deutschland von der großen Masse nicht aufgebracht werden können. Daneben will aber die Automobilindustrie einen Teil der Kreise an sich ziehen, die zurzeit noch für gewerbliche Zwecke

Digitized by Google

das Motorrad benutzen, und denen ein besonders für den Stadtverkehr geeigneter, billiger, kleiner und doch schneller Kraftwagen überaus erwünscht wäre. In Deutschland war es bisher vor allem Opel, welcher zweifellos das Verdienst für sich in Anspruch nehmen kann, mit seinem „Laubfrosch" weite Kreise dem Automobilwesen gewonnen zu haben, sowie die Hannoversche Maschinenbau A.-G., deren 500 ccm „Hanomag" sich, wie bekannt, ebenfalls weitester Verbreitung erfreut. Zu diesen Fabriken sind nun im Laufe des letzten Jahres die Fahrzeugfabrik Eisenach mit dem „Dixi"-Wagen und die Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen A.-G. mit dem „DKW"-Wagen getreten.

Es ist interessant, zu beobachten, wie gerade diese beiden Fahrzeuge in ihrem konstruktiven Aufbau zwei merklich verschiedene Richtungen verkörpern. Während der Dixi-Wagen eigentlich den normalen, nur in seinen Abmessungen verkleinerten großen Kraftwagen darstellt, weicht der DKW-Wagen nicht unerheblich von der Standard-Ausführung ab. Seine charakteristischen Merkmale sind die Verwendung eines zweizylindrigen wassergekühlten Zweitaktmotors sowie einer in Holzkonstruktion ausgeführten Karosserie, die als selbsttragender Körper ausgebildet ist und das Chassis ersetzt. Dieser Wagenkörper soll besonders leicht, stabil und auch bei Anfertigung in kleinen Serien billig sein. Obwohl nicht zu bestreiten ist, daß Holzkonstruktionen hinreichend steif und leicht ausgeführt werden können, muß es den Fachmann wundern, daß sie in Serienfabrikation billiger sein sollen als die herkömmlichen Konstruktionen von Chassis und Blechkarosserie. Angesichts des Umstandes, daß sich Holz als ein immerhin unzuverlässiger Baustoff infolge der Notwendigkeit manueller Nacharbeiten weniger gut für die fließende Fertigung eignet, dürfte anzunehmen sein, daß die herkömmliche Ausführungsform für die Massenherstellung — und diese ist beim Kleinauto eigentlich eine grundsätzliche Vorbedingung — besser geeignet ist.

Auch die Verwendung eines Zweitaktmotors dürfte ein Experiment sein, da der Zweitakter in bezug auf Oekonomie, Elastizität und Geräuschlosigkeit dem hochentwickelten Viertaktmotor gegenüber einen schweren Stand hat. Andererseits wird dem Zweitakter Vereinfachung der Maschinenanlage (Fortfall der Ventile, Steuerwelle, Oelpumpe und dgl.) nachgerühmt.

Während der DKW-Wagen eine vollkommene Neukonstruktion darstellt, wird der Dixi-Wagen nach den Lizenzen der englischen Austin Co. hergestellt, deren Kleinkraftwagen sich seit mehr als 10 Jahren nicht nur in England, sondern auch in den Kolonien ganz überraschend gut bewährt hat. Der Dixi-Wagen besitzt einen wassergekühlten Vierzylinder-Motor, der bei einem Inhalt von 750 ccm maximal 15 PS leistet; diese relativ hohe Leistung ergibt sich durch Anwendung von Elektrokolben und Duralumin-Pleuelstangen, durch Rollenlagerung der Kurbelwelle sowie durch ein verhältnismäßig hohes Verdichtungsverhältnis (5,6 : 1). Neben der Frage eines leistungsfähigen Motors ist auch das an sich technisch schwierige, aber überaus wichtige Problem eines geringen Wagengewichtes hervorragend gut gelöst.

Der Dixi-Wagen wiegt als offener Dreisitzer etwa 430 kg, als geschlossene dreisitzige Limousine etwa 480 kg, also etwa 100—250 kg weniger als andere Kleinwagen. Hieraus ergibt sich ein außerordentlich günstiges Verhältnis von Motorleistung zu Wagengewicht. Die Leistungen des erstaunlich ruhig und elastisch laufenden Wagens, der sich auf der letzten Alpenfahrt sowie auf der Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsfahrt des A. D. A. C. glänzend bewährt hat, bestätigen die Richtigkeit der dem Fahrzeug zugrunde liegenden Konstruktionsprinzipien."

Zusammenfassend kam der Vortragende am Ende seiner Ausführungen zu dem Schluß, daß ein Abweichen von der seit Jahren bewährten und zu hoher Vollkommenheit entwickelten Konstruktion des großen Kraftfahrzeuges ein bedenkliches Experiment sei, dessen Gelingen man nicht mit Sicherheit voraussagen könne. Es hat vielmehr den Anschein, als ob die Standard-Ausführung auch für den kleinen Wagen die Entwicklung weiter beherrschen werde und umwälzende Aenderungen in nächster Zeit kaum erwartet werden dürfen.

Preußischer Finanzausgleich und Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer

Die Neuberatung des innerpreußischen Finanzausgleichs steht für den nächsten Winter bevor. Innerhalb dieses Finanzausgleichs soll auch die Verteilung der Kraftfahrzeugsteuer neu geregelt werden. Die Kraftfahrzeugsteuer stellt eine wesentliche Hilfe für die Wegeunterhaltung dar. Sie fließt an die Kreise und Provinzen. Mit dem steigenden Autoverkehr rückt das Problem der Landstraßenunterhaltung immer mehr in den Vordergrund des Interesses. Wer die steigende Zahl der Autos in den letzten 5 Jahren verfolgt, wird zu der Ueberzeugung kommen, daß die Straßenunterhaltungspflichtigen von Jahr zu Jahr größere Lasten zu tragen haben.

Die Zahl der steuerpflichtigen Kraftfahrzeuge betrug: 1923: 212 566, 1924: 292 000, 1925: 425 790, 1926: 544 959, 1927: 679 895, 1928: 829 338 zuzüglich 104 000 nichtsteuerpflichtige Kleinkrafträder. — Die prozentuale Steigerung betrug: 1924: 37,4 Prozent, 1925: 45,4 Prozent, 1926: 28 Prozent, 1927: 24,8 Prozent, 1928: 22 Prozent.

Die Kraftfahrzeugsteuer entwickelte sich in ihrem Aufkommen folgendermaßen: Sie brachte 1925: 58 Millionen, 1926: 105 Millionen, 1927: 156 Millionen, 1928 ist sie veranschlagt mit 160 Millionen.

Aus der Gegenüberstellung der Entwicklung des Autowesens und der Ertragssteigerung der Kraftfahrzeugsteuer geht hervor, daß letztere nicht Schritt hält mit der zunehmenden Zahl der Autos, wobei zu bedenken ist, daß im Jahre 1928 jeder Wagen durchschnittlich mehr Kilometer zurücklegt als im Jahre 1923. Der preußische Anteil am Kraftfahrzeugsteuerertrag beträgt 61 Prozent. Wenn also 160 Millionen für 1928 veranschlagt sind, so entfallen darauf für Preußen rund 90 Millionen. Diese Gelder fließen ohne Entnahme des preußischen Staates restlos an die Provinzen und Kreise. Die Provinzen unterhalten rund 32 000 Kilometer, die Landkreise 82 000 Kilometer Straßen. Die Kraftfahrzeugsteuer wird nicht entsprechend verteilt. Die Landkreise erhalten 18 Millionen, die Provinzen dagegen 66,5 Millionen. Die Aufwendungen für die Straßenunterhaltungen betrugen bei den Landkreisen im Jahre 1927 222 Millionen, bei den Provinzen 146 Millionen.

Schluß auf Seite 53

Digitized by Google

Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie)*

Von Oberingenieur SCHIRZ im Reichsverband der Automobilindustrie

Es gibt wenig Industriezweige, über die in den letzten Jahren so viel geschrieben worden ist, wie über die deutsche Kraftfahrzeugindustrie. Zahlreiche Ratschläge, Vorwürfe und prophetische Ansichten wurden geäußert — ohne dieser, um ihr Dasein schwer arbeitenden Industrie tatsächlich die Mittel an die Hand zu geben, die sie wieder aufblühen und nachhaltig ihren Erfolg behaupten ließen. Die Einfuhrzollsätze wurden auf ein Niveau gesenkt, das nur mehr als „Steuer" und nicht als „Schutz" anzusprechen ist — gerade zu einem Zeitpunkt, in dem jeder gewalttätige Einfluß von außen schädlich sein mußte, da sich die gesamte Automobilindustrie in einem Umstellungsprozeß befand, der für die Gegenwart und die nächste Zukunft nur Opfer und Verzicht auf jeden gesunden Gewinn in Aussicht stellte. Es wurde sogar mehrmals behauptet, daß die Senkung der Zollsätze das beste „Erziehungsmittel" sei, ebenso wie etwa auch eine Steuer einen Teil der Industrie in gewünschte Wege lenken könnte. Diese Ansichten waren vielleicht recht gut gemeint, aber was nützt die beste „Erziehung", wenn sie — das Leben kostet. Nur diejenigen, die enger mit einem Fabrikationsbetrieb verwachsen sind, können beurteilen, was es heißt, seinen Betrieb vollkommen umstellen zu müssen. Um wettbewerbsfähig zu bleiben, mußten neue Maschinen und Herstellungsmethoden geschaffen werden, die den Aufgabenkreis dieser Industrie weit genug setzten. Dazu kam noch die Sorge um die Beschaffung der erforderlichen Geldmittel, die man hierbei nicht unterschätzen darf.

Ein weiterer Faktor ist die Zeit, in der eine solche Umstellung durchgeführt sein mußte. Von der deutschen Automobilindustrie wurde sie in knapp zwei Jahren verlangt, sonst — war an einem Wiederaufbau sehr zu zweifeln; das Ergebnis einer zu radikalen „Erziehung".

Zur guten Entwicklung eines Industriezweiges gehört ferner ein ausgedehnter und gesunder Absatzmarkt, der in Deutschland leider noch sehr zu wünschen übrig läßt. Während z. B. in Amerika durch geregelte und verhältnismäßig hohe Verdienstmöglichkeiten ein riesiges Absatzgebiet für Kraftfahrzeuge geschaffen und ausgiebig weitergebildet wurde, das es ermöglichte, Automobile von hoher Qualität zu äußerst niedrigen Preisen herzustellen, waren wir gezwungen, im Rahmen unserer geringen Produktion bei zumindest gleicher Qualität Fahrzeuge zu liefern, die sich auch im Preise nicht wesentlich von den ausländischen Erzeugnissen unterscheiden durften. Das sehr erneuerungsbedürftige Straßennetz, ferner die verschiedenen Forderungen des Käufers nach besonderen Ausführungen seines Fahrzeuges und — vor allem geringster Betriebsmittelverbrauch kamen als weitere ausschlaggebende Faktoren bei den deutschen Konstruktionen in Frage.

Während der Amerikaner sein ganzes Augenmerk auf größte Massenanfertigung legen konnte, ging der deutsche Konstrukteur durch die aufgezwungene, allzu starke Beeinflussung amerikanischer Herstellungsmethoden zunächst ziemlich unsichere Wege, da es noch sehr fraglich erschien, ob sich die überseeischen Erfahrungen auch restlos auf deutsche Verhältnisse übertragen ließen. Es gelang jedoch bald, den Mittelweg zu finden, der durch eigene Konstruktionen sowohl den Inlandmarkt erfaßte, als auch dem Verlangen nach einer internationalen Note Rechnung trug.

Man braucht sich nur kurze Zeit in die Lage dieser Industrie hineinzudenken, um den Arbeitswert an dem bisher Geleisteten objektiv feststellen zu können. Es wird nur wenige Beispiele von ähnlichem Arbeitswillen und zäher Ausdauer geben, wie wir sie bei der deutschen Kraftfahrzeugindustrie anerkennen müssen. Wie sie in ihrem Werte zum Weltmarkt steht, zeigt uns die große Berliner Herbstausstellung dieses Jahres. Trotz wesentlicher Verminderung der Herstellungswerke ist die „Kräfteentfaltung" als recht günstig zu erkennen, da für alle Verwendungszwecke und Wünsche die erforderliche Anzahl verschiedener Typen geboten werden kann. Deutschland steht in dieser Beziehung wieder mit an erster Stelle; die Anpassung an die Forderungen und Wünsche einer internationalen Käuferschaft kann als gut gelungen bezeichnet werden.

Auch die Preisbildung im Verhältnis zur Qualität des Fahrzeuges ist so günstig gelegt, daß heute die Bevorzugung eines ausländischen Wagens nicht gerechtfertigt ist. Der Käufer findet unter den heimischen Erzeugnissen vom kleinsten bis zum größten Fahrzeug alles, was er für sein gutes Geld als äußersten Gegenwert erhalten kann.

Aus der dauernden Erhöhung der Anforderungen an die Fahreigenschaften des Wagens und aus der Bedingung, die Führung und Bedienung so einfach als nur möglich zu gestalten, folgt die ausgesprochene Tendenz zum vielzylindrigen Motor. Während am Anfang vorigen Jahres der Sechszylindermotor noch ziemlich vereinzelt als das Vollendetste und Wünschenswerteste der Motortechnik erschien, ist man heute merklich zum Bau von Achtzylindern übergegangen, ohne jedoch den bewährten Sechszylinder zu verlassen. Man wollte damit die Fahreigenschaften beider Typen gegenüberstellen und dem Käufer die Möglichkeit für eine weitere Abstufung seiner Wünsche geben. Von den 27 deutschen Personenwagenfabriken werden 52 Sechs- und 18 Achtzylindertypen hergestellt. Auch das gesteigerte Verlangen nach geräuschlosen Maschinen hat zum Bau der Vielzylindermotoren beigetragen.

Ferner führte die vorläufige Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer, die eine wesentliche steuerliche Erleichterung für die Wagen mit einem Zylinderinhalt über 2,5 Liter gebracht hatte, zu einer Vergrößerung des Hubraumes, um nicht durch zu hohe Umdrehungszahlen und Verdichtungsgrade die Betriebssicherheit und Lebensdauer der Maschinen allzusehr zu beeinflussen. Die Vergrößerung des Hubvolumens ging bei den deutschen Motoren jedoch

*) Vorwort zu dem kürzlich erschienenen Nachtragssammelband (Bd. IV) der Typentafeln des Reichsverbandes der Automobilindustrie [Typen 1929]). Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau.

Digitized by Google

nicht so weit, daß sie einen übermäßigen Verbrauch an Brennstoff und Oel mit sich brachte, sondern hielt sich in den für den deutschen Verbraucher erträglichen Grenzen. Wir finden z. B. — im Vergleich zu amerikanischen Konstruktionen — einen Unterschied im Betriebsstoffverbrauch bis zu etwa 30 Prozent zugunsten der deutschen Wagen, was bei den so schwankenden Brennstoffpreisen auf die Wirtschaftlichkeit der Wagenhaltung einen beträchtlichen Einfluß ausüben muß.

In bezug auf die äußere Form und Linienführung des Aufbaues sowie die Ausrüstung und Ausstattung bietet die deutsche Industrie für jeden Wunsch eine oder mehrere entsprechende Typen. Man kann heute bereits von einer internationalen Modeform des Automobilaufbaues sprechen, die ebenso den Jahreszeiten und der jeweiligen Geschmacksrichtung unterworfen ist wie jeder andere Gebrauchsgegenstand. Unter 95 deutschen Personenwagentypen finden wir eine Auswahl von 43 Innensteuerlimousinen. Sehr bevorzugt wird in letzter Zeit auch der Kabrioletaufbau, der in mehr als 10 deutschen Ausführungen, die zum Teil serienmäßig hergestellt werden, vertreten ist.

Die deutsche Lastkraftwagen- und Omnibusindustrie hat anerkannt die Führung in der Bewertung auf dem Weltmarkt an sich nehmen können und besonders in den schweren Typen jede ausländische Konkurrenz ausgeschaltet. Sie bietet heute für jeden nur erdenklichen Verwendungszweck des Beförderungswesens zahlreiche Ausführungen, mit und ohne Sonderaufbau. Besonders der zeitraubende Güterumschlag beim Verkehr auf kurzen Strecken hat in den letzten Jahren der Verwendung des Nutzkraftwagens den Vorzug vor der Eisenbahn gegeben. Der Verkehr mit den Nachbarwerken sowie die Versorgung der Kundschaft unmittelbar — ohne bahnamtliche Zwischenbeförderungsmittel — bringen naturgemäß neben der Zeitersparnis auch eine entsprechende Verminderung der Transportunkosten. Die deutsche Nutzkraftwagenindustrie erzeugt 56 Lastkraftwagen- und 35 Omnibustypen, von denen wieder besonders die 10 Sechsradwagentypen als bedeutendste Erzeugnisse hervorgehoben werden müssen.

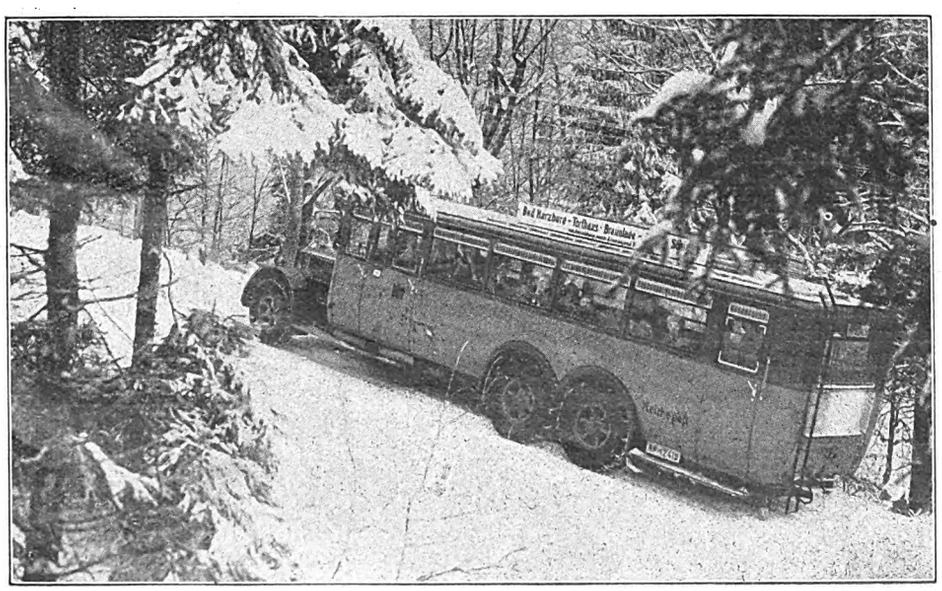
Die wenigen Zahlen, die in diesen Ausführungen enthalten sind, sprechen eine klare und eindeutige Sprache. Sie richten an jeden, der ein Kraftfahrzeug erwerben will, die stumme Mahnung, in objektiver Prüfung der Wünsche und Angebote seine Wahl zu treffen, welchem Erzeugnis er den Vorzug geben will. Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie strebt vorwärts, sie ist an dem Aufbau unseres Wirtschaftslebens entscheidend beteiligt — helfen wir alle mit! *1376*

Unstimmigkeiten im Berliner Droschkenwesen

Nach Einführung des Einheitstarifes hatte der Polizeipräsident von Berlin verfügt, daß an Stelle der früheren Unterteilung in Fahrzeuge von 1000 kg (Kleintarif), 1300 kg (Mitteltarif) und 1700 kg (Großtarif), wobei außerdem eine Toleranz von 150 kg Mehrgewicht vorgesehen war, ab 1. 1. 29 nur noch Droschken mit einem Höchstgewicht von 1300 kg zugelassen werden sollten. Solche Fahrzeuge seien leichter und kürzer, daher wendiger und für den Großstadtverkehr besser geeignet. Das Droschkengewerbe und die Industrie standen dagegen auf dem Standpunkt, daß die besonders stark beanspruchte Droschke im Interesse der Verkehrssicherheit besonders kräftig gebaut und mit vier Plätzen im Innern für den Fahrgast weiträumig und bequem ausgestattet sein müsse. Mehrere für den Droschkenbau in Frage kommende Werke haben sich zudem außerstande erklärt, die Erfordernisse der Praxis mit den besonderen Wünschen des Berliner Polizeipräsidenten vereinigen zu können. — Der Reichsverband der Automobilindustrie hat daraufhin eine Eingabe an den preußischen Innenminister gemacht, der diesem Verlangen stattgab und mit der Festsetzung des Höchstgewichts auf 1450 kg gegen den Polizeipräsidenten entschied. Indessen steht die Bestätigung des Polizeipräsidenten darüber noch aus, ob nun nach einem Zeitraum von zwei Wochen, während der Berlin seine Sonderbestimmungen hatte, der alte Zustand wiederhergestellt und Droschken bis zu 1450 Kilogramm zugelassen werden. *1387*

Ueberwachungsstelle zur Unterbindung von Preisunterbietungen am Betriebsstoffmarkt

Nachdem die Mitglieder der Betriebsstoff-Konvention vor kurzem übereingekommen sind, die Rabattgewährung, aus der sich den Markt beunruhigende Unzuträglichkeiten ergaben, endgültig zu beseitigen, scheint man jetzt die Innehaltung der Konventionspreise strikte überwachen zu wollen. Es besteht die Absicht, dafür in Berlin eine Ueberwachungsstelle einzurichten. Zurzeit wird von einer kleinen Kommission ein Plan ausgearbeitet, wie diese Kontrolle am besten ausgeübt werden kann. In einer alsbald einzuberufenden Zusammenkunft der Konventionsmitglieder soll dieser Plan dann diskutiert und tunlichst sofort durchgeführt werden. — Infolge der Entwicklung am amerikanischen Benzinmarkt, wo die Preise überraschend stark rückgängig sind, schweben weiter Erwägungen, die Benzinpreise für den deutschen Markt erneut um einen Pfennig zu ermäßigen. *1392*



Büssing-Sechsrad-Omnibus im Hochharz, wo erst durch diesen Fahrzeugtyp ein Winterverkehr mit den Wintersportplätzen sich ermöglichen ließ

Digitized by Google

Die Lehren der Musterreparaturwerkstatt

Von EDGAR SCHLEY

Zu den meist besuchten Objekten der Automobil-Ausstellung in Berlin im Herbst 1928 gehörte ohne Frage jene kleine, vielleicht etwas zu kleine Halle, auf dem freien Gelände, in der nach wohldurchdachtem Plan die vollständige Ausstattung einer mittleren Reparaturwerkstatt aufgebaut worden war. Das weitgehende Interesse, das von Automobilbesitzern und Werkstätteninhabern in gleicher Weise gezeigt wurde, kann nicht allein auf die wirklich mustergültige Art des Aufbaues zurückgeführt werden, vielmehr scheint uns dieses Interesse symptomatisch für das Reparaturgewerbe zu sein. Das Publikum wollte eben einmal eine mustergültig ausgestattete Werkstatt sehen, konnte einmal eine derartige Werkstatteinrichtung in Ruhe betrachten. Andere Gelegenheiten dazu gibt es ja nur im Zusammenhang mit einem reparaturbedürftigen Wagen und das Wort Reparatur löst doch noch immer in den meisten Automobilisten nicht gerade angenehme Gefühle aus. Es ist hier nicht der Platz, zu untersuchen, ob die Klagen, die gegen die Werkstätten vielfach erhoben werden, berechtigt sind; daß sie nicht allgemein gültig sind, ist sicher. Vor allem steht aber auch fest, daß bei den Reparateuren die ausgestellte Werkstatt stärksten Widerhall fand. Es war zu beobachten, wie um jeden der besonders zweckmäßig gewählten Gegenstände sich Gruppen von Fachleuten bildeten, die eingehend das Für und Wider besprachen.

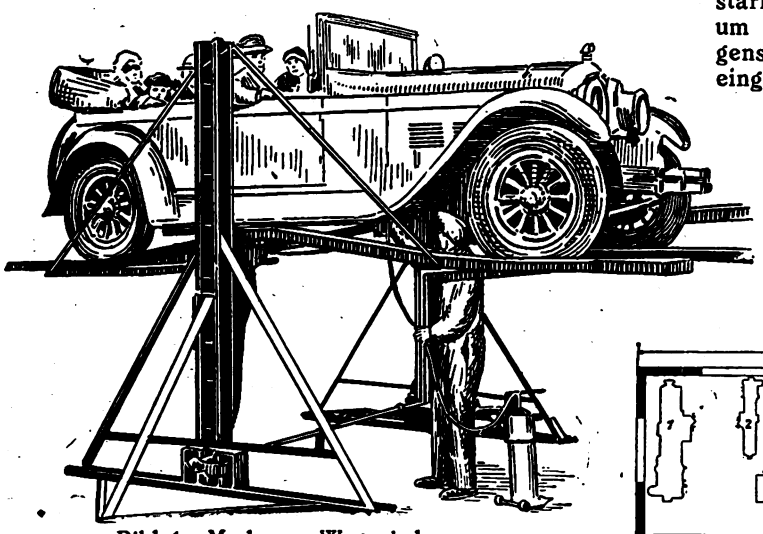


Bild 1. Moderner Wagenheber

Besonderes Interesse löste der in Bild 1 dargestellte Wagenheber aus, der sich bei eingehendem Vergleich aller auf der Ausstellung gezeigten als der wohl praktischste erwies. Der einzige Nachteil, daß der Heber den Wagen nicht im Fahrgestellrahmen, sondern in den Rädern trug, ließe sich durch eine leichte, zusätzliche Zwischenkonstruktion vermeiden, so daß dieser Heber nicht nur zum Abschmieren des Wagens, sondern auch bei Radmontage und Ausbauarbeiten bequem zu verwenden ist.

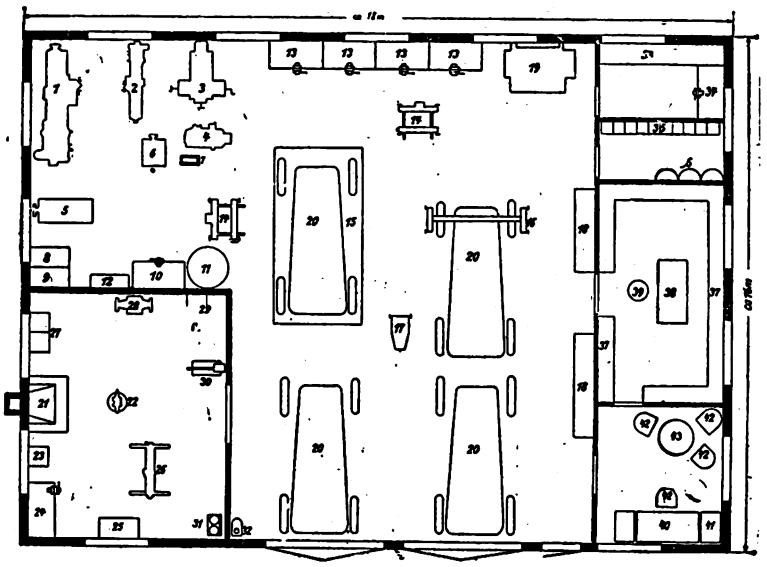


Bild 3. Einrichtung der Muster-Reparaturwerkstatt

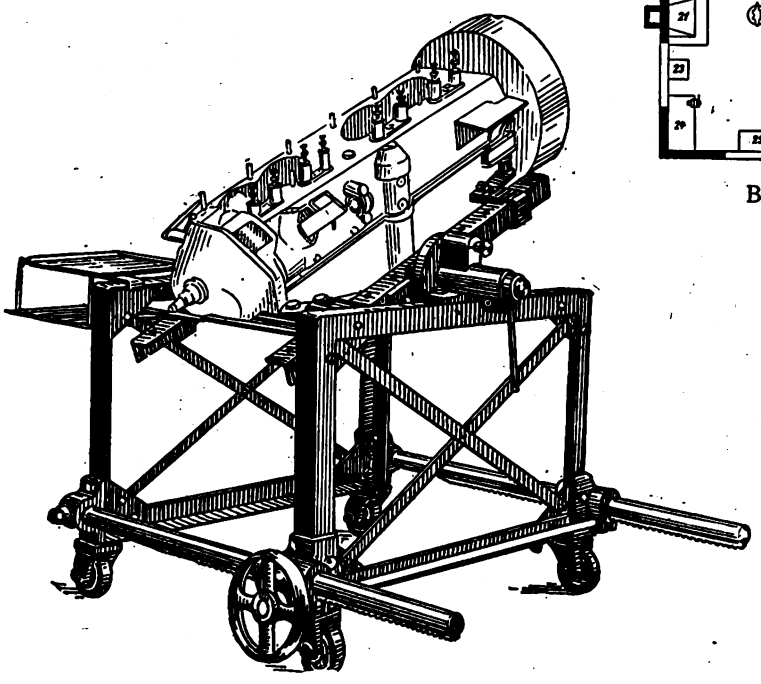


Bild 2. Motor-Montagebock

Bild 2 zeigt den ausgestellten Motormontagebock, der fahrbar und mit Zahntriebverstellung einmal genügend Beweglichkeit innerhalb der Werkstatt aufweist, andererseits aber auch in sich beweglich genug ist, um für jede der durchgängigen Motorgrößen genau passend eingestellt werden zu können. Eine gut durchgeführte Arbeitsplatzbeleuchtung, die interessante Entlüftungslösung, die von dem bekannten Rotorkonstrukteur Flettner stammte, und als Beispiel aus der Zahl der kleineren, mit Vorbedacht zusammengebrachten Werkzeuge das Kotflügelausbeulwerkzeug, das als äußerst praktisches Hilfswerkzeug in keiner modernen Werkstatt entbehrt werden kann, zeigen, mit welcher Sorgfalt die Vorbereitung zu

Digitized by Google

dieser Schau getroffen wurde. Freilich hätte man die behelfsmäßige Zylinderausbohrvorrichtung konsequenterweise fortlassen müssen, wenn man in der zu dieser Ausstellung herausgegebenen Broschüre mit Recht so energische Worte gegen derartige behelfsmäßige Reparaturen fand. Auch manch andere Maschine wäre für die Größe der Werkstatt wohl etwas überdimensioniert, doch wurde ausdrücklich betont, daß die in der genannten Broschüre wiedergegebene Größenanordnung der Werkstatt infolge Platzmangels nicht erreicht werden konnte.

Die gute Gruppierung der einzelnen Werkstattabteilungen geht deutlich aus Bild 3 hervor, das die zweckmäßige Aufstellung der Maschinen und Werkbänke, die Eingliederung der reparaturbedürftigen Wagen in die Werkstatt und eine gute Anordnung von Lager und Büro zeigt. Das Büro war mit modernen Büromöbeln ausgestattet und zeigte die Möglichkeit, auf engstem Raum alle bürotechnisch nötigen Arbeiten zu erledigen. Eine besondere Kundenkartei und Lagerkartei waren hier untergebracht und gaben die Möglichkeit, ordnungsmäßig die Kundenabrechnung und Kundenwerbung zu erledigen, andererseits aber auch, wie es bei dem Umfang der Werkstatt angemessen war, gleich von hier aus eine genaue Kontrolle des Lagers vorzunehmen.

Verzeichnis der Einrichtungsgegenstände der Musterwerkstatt

Mechanische Bearbeitung:
1. Schwere Drehbank.
2. Leichte Drehbank.
3. Fräsmaschine.
4. Shapingmaschine.
5. Säulenbohrmaschine (bis 30 mm).
6. Schnellbohrmaschine (bis 10 mm).
7. Schleifstein.
8. Behälter für gebrauchte Putzwolle.
9. Behälter für neue Putzwolle.

Reifen-Reparatur:
10. Werkbank mit Schraubstock.
11. Montagebock.
12. Prüfbecken für Luftschläuche.

Montage:
13. Werkbank mit Schraubstock.
14. Fahrb., verstellb. Montagebock.
15. Montagebühne.
16. Fahrbarer Portalkran.
17. Fahrbarer Ablegetisch.
18. Ablegeregale.
19. Automatischer Waschapparat.
20. In Reparatur befindliche Wagen.

Schmiede:
21. Schmiedefeuer.
22. Amboß.
23. Lochplatte.
24. Werkbank mit Schraubstock.
25. Richtplatte.
26. Hydraulische Presse.
27. Wasser- und Oelbecken.
28. Doppelter Schmirgelbock.
29. Regal für Stangenmaterial.
30. Bügelsäge.
31. Fahrbarer Schweißapparat.
32. Fahrbare Luftpumpe.

Laderaum:
33. Gestell für Ladeumformer bzw. Gleichrichter und für zu ladende Batterien.
34. Elektriker-Werkbank mit Schraubstock.

Umkleideraum:
35. Kleiderspinde.
36. Waschbecken.

Lager:
37. Regal für Ersatzteile und Werkzeuge.
38. Tisch.
39. Schemel.

Büro:
40. Schreibtisch.
41. Schrank.
42. Stuhl.
43. Tisch.

In der vom Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit herausgegebenen Broschüre „Die neuzeitliche Reparaturwerkstatt für Automobile" wird die Aufgabe einer kleinen und mittleren Reparaturwerkstatt, die Abgrenzung des Arbeitsumfanges umrissen. Weiterhin wird die Planung und Einrichtung der Werkstatt, die Gebäude- und Werkstattanordnung, die Auswahl der Maschinen, Geräte und Werkzeuge geschildert, werden die nötigen Weisungen für den in der einzelnen Werkstatt zweckmäßigen Antrieb gegeben und der notwendige Umfang des Ersatzteillagers festgelegt. Die Belegschaft einer derartigen Werkstatt ist auf 6 bis 10 Mann vorgesehen, für die entsprechende Arbeitsplätze, sanitäre Einrichtungen und ähnliches vorhanden sein müssen. Der in Bild 4 gezeigte Plan der Einrichtungsgegenstände für Reparaturwerkstät-

Auftrag

Auftrag-Nr. 12183

Kostenvoranschlag am 3.7. genehmigt am 5.7. Arbeit begonnen 6.7. beendigt 9.7. Liefertermin 9.7.

Meister: Tag:

Eigentümer: A.Kunz G.m.b.H.

Anschrift: Berlin C. 2

Fernruf:

Fabrik-Marke NAG, Type D 6, Motor-Nr. 19587, Chassis Nr. 23864, Jahrgang 1920, Polizei-Nr. IA 25613, km-Stand 67319

Wagen- u. Werkzeugteile an Lager: 1 Werkzeugkasten

Besonders zu schützende Teile: 1 Scheinwerferscheibe gespr. Kotflügel und helles Innenpolster abdecken

Gruppe	Verzunehmende Arbeiten	Stunden	RM	Pfg.	Material RM	Material Pfg.
I	Motor ausbauen und reinigen	8	32			
	Hinterräder abnehmen	4	19	20		
II	Zweites und drittes Pleuellager ausgießen	10	48		2	50
	Kolbenringe auswechseln				5	
	Ventilsitze nachschleifen					
	Motor einbauen					
VII	Hinterradbremsen instandsetzen	5	18	75	12	
	Bremstrommeln nachdrehen	5	23	25		
	Bremsen einstellen.	1	3	60		
VIII	Probefahrt.	1	3	60		

Kostenvoranschlag

Gespr. | Sa. | 148 | 40 | 19 | 50

Bild 5. Kalkulations-Schema

Digitized by Google

ten ist schon deshalb interessant, weil er sich bewußt auf den kleinsten unbedingt notwendigen Rahmen der Ausstattungsgegenstände einer solchen Werkstatt beschränkt und doch, wenn man ihn einmal überschlagsmäßig durchrechnet, eine erhebliche Kapitalinvestierung für einen solchen Betrieb vorsieht; dafür muß man billigerweise auf den dem Automobilbesitzer späterhin vorgelegten Reparaturrechnungen dieses investierte Anfangskapital berücksichtigen, dessen Abschreibungen sich rechnungsmäßig auswirken. Der zweite Teil der Broschüre, der für Arbeitsführung und Betriebswirtschaft wirklich gute Richtlinien gibt, zeigt, daß mit vernunftgemäßer Arbeitsgestaltung, richtiger Organisation der Arbeitsführung und Arbeitsabrechnung trotzdem eine gerechte Kalkulation zu erzielen ist. Die Abrechnung des einzelnen Auftrages, für die besondere Kalkulationsschemata dargestellt sind, wie sie Bild 5 zeigt, bietet Gewähr für eine genau zergliederte Kostenvoranschlagsrechnung, an Hand deren der Automobilbesitzer wohl in der Lage ist. sich nicht nur von dem Umfang der Reparatur ein Bild zu machen, sondern auch bei Vergleich des Voranschlages mit der späteren Rechnung eine kritische Wertung der Arbeit und des Aufwandes vorzunehmen. Damit soll durchaus nicht bestritten werden, daß zur Ausführung größerer Reparaturen in jedem Fall ein Vertrauensverhältnis von Automobilbesitzer zur Werkstatt bestehen muß. Begründet werden kann dieses Vertrauensverhältnis sicher am besten dadurch, daß auf Grund genauer Kostenvoranschläge und genauer Rechnungslegung der Werkstättenbesitzer selbst für seinen Betrieb werbend wirkt.

Schließen wir diesen Aufsatz mit den Schlußworten der Broschüre, die uns wegweisend für die Weiterentwicklung der Werkstätten zu sein scheinen:

„Zweifellos steht fest, daß rasche und preiswerte, unbedingt zuverlässig ausgeführte Reparaturen in Verbindung mit entgegenkommender Bedienung und guter Beratung der Kundschaft die wichtigsten Gesichtspunkte für die weitere Verbreitung des Kraftfahrzeugverkehrs sind. Diese zu fördern, ist nicht nur nationale Pflicht, weil das Kraftfahrzeug als Verkehrsmittel ein äußerst wichtiger Faktor für die Leistungsfähigkeit und die Entwicklung eines Volkes ist, sondern weil hiervon auch alle vom Kraftfahrzeugwesen lebenden Bevölkerungsschichten Nutzen haben. Der Kraftfahrzeugreparateur sollte sich daher seiner verantwortungsvollen Aufgabe, die er in diesem Räderwerk der Kräfte des modernen Verkehrs hat, in ihrem Umfange bewußt sein und sich weit vorausschauend den Verhältnissen schon in seinem ureigensten Interesse rechtzeitig nach jeder Richtung hin anpassen." *1356*

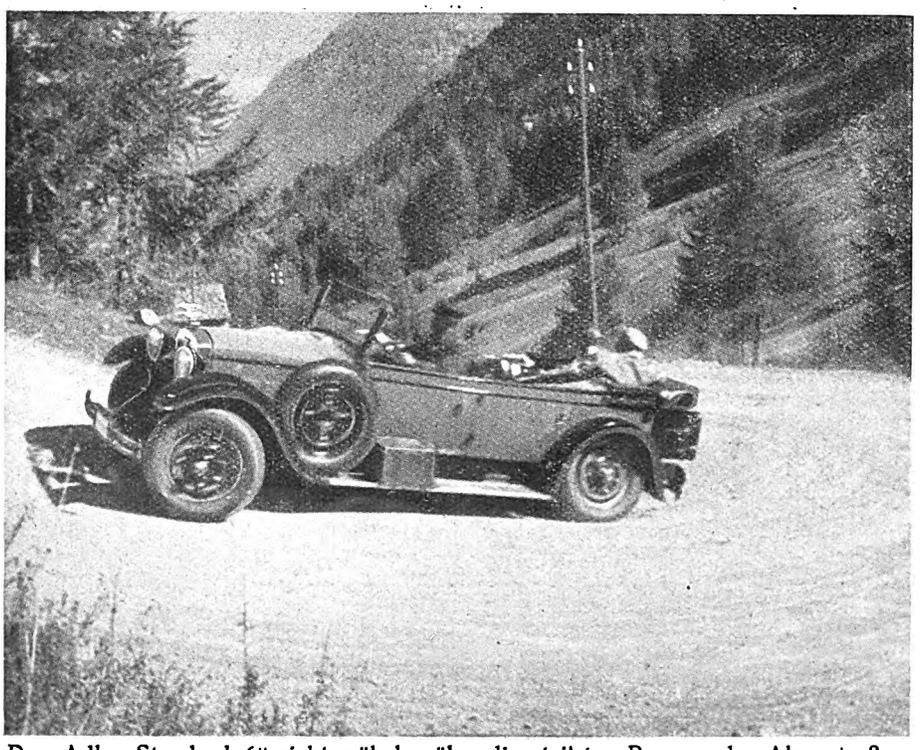
Schluß von Seite 48

Wenn auch die Länge der unterhaltenen Straßen nicht allein maßgebend sein kann für die schlüsselmäßige Verteilung, so ist doch auf den ersten Blick erkenntlich, daß die heute seit dem Jahre 1926 übliche Verteilungsart nicht den tatsächlichen Verhältnissen entspricht. Die Folge davon ist denn auch die gewaltige Ueberbelastung der Kreise und Gemeinden mit Summen, die für die Unterhaltung der Straßen aufzubringen sind. Das wirkt sich bei den Landkreisen um so stärker aus, als die zu ihnen gehörenden Gemeinden auch noch auf anderen Gebieten vielfache Lasten zu tragen haben.

Die Regierung hat daher zu erkennen gegeben, daß an der bisherigen Verteilungsart nicht festgehalten werden kann. Der Schlüssel soll geändert werden, indem für seine Festsetzung u. a. sowohl die Länge der Straßen, als auch die Verkehrsstärke maßgebend sein soll. Die Neuregelung des Gesetzes ist für Landkreise und Landgemeinden eine so außerordentlich bedeutungsvolle Angelegenheit, daß das Parlament ihr große Aufmerksamkeit schenken wird. Ein Ausgleich muß auf diesem Gebiete Platz greifen, wenn nicht auf die Dauer durch die jetzigen Verhältnisse die Entwicklung des Straßenbaues und damit auch die vielversprechende Entwicklung des Autowesens beeinträchtigt werden sollen. *1399*

Wanderer - Preisausschreiben

Wie erinnerlich, haben die Wanderer-Werke A.-G. vor einiger Zeit einen allgemeinen Wettbewerb ausgeschrieben, um markante Namen für ihre beiden Wagentypen zu finden. Heute teilt uns die Werksleitung mit, daß die Beteiligung aus allen Kreisen der Bevölkerung außerordentlich stark war und die große Zahl der Einsendungen eine vollständige Sichtung noch nicht ermöglichte. Wer sich also an dem Ausschreiben beteiligt hat, wird sich noch etwas in Geduld üben müssen, bis das Preisgericht zusammentreten kann. Bei der anerkannten Qualität der Wanderer-Fabrikate ist es zu wünschen, daß Bezeichnungen gefunden werden, die der Güte dieser Wagen entsprechen und die Erzeugnisse auch im Auslande noch in weiterem Maße bekanntmachen. *1401*



Der „Adler-Standard-6" zieht mühelos über die steilsten Rampen der Alpenstraßen

Digitized by Google

Wie verringere ich

die Unterhaltungskosten meines Kraftfahrzeuges?*)

Von Ingenieur HAMANN, Berlin

Dieses alte, aber immer wieder interessante Thema ist so unerschöpflich, daß man es nicht genug behandeln kann. Die Zeiten sind vorüber, wo nur wenige sich das Kraftfahrzeug als Luxusgefährt leisten konnten und es schließlich nicht darauf ankam, ob die Unterhaltungskosten etwas höher oder niedriger lagen. Heute, im Zeitalter der Selbstfahrer, die ihr Kraftfahrzeug fast ausschließlich zu Geschäftszwecken benutzen, kommt es auf jede noch so geringe Ersparnis an. Aus diesem Grunde sind die nachfolgenden Ausführungen in erster Linie für den Selbstfahrer gedacht; aber auch jeder Fahrzeughalter mit angestellten Kraftfahrern wird seine Lehren daraus ziehen können.

Die Verringerung der Unterhaltungskosten beginnt eigentlich schon vor der Anschaffung des Wagens. Die Frage „Welches Fahrzeug kaufe ich?" ist wohl eine der schwierigsten, und selbst der Fachmann wird längere Zeit dazu brauchen, um sich für diesen oder jenen Typ zu entscheiden. Bevor man zur Anschaffung des Fahrzeugs schreitet, muß man sich erst die Frage vorlegen: „Für welchen Zweck brauche ich das Kraftfahrzeug?" „Soll der Wagen nur für kleinere Stadtfahrten benutzt werden oder zu größeren Touren?" Die falsche Auswahl des Wagens kann von vornherein die Unterhaltungskosten sehr unangenehm beeinflussen, namentlich die beweglichen, d. h. die Betriebskosten. Ueber die festen Kosten kann sich jeder Käufer vorher genau informieren. Ich möchte aber davor warnen, auch bei der vorherigen Berechnung der Betriebskosten zu optimistisch zu sein. Vor allen Dingen darf man, wie es nur zu oft vorkommt, die Amortisation des Fahrzeuges nicht vergessen. Bei den beweglichen Betriebskosten werden oft die von den Fabriken oder Händlern gernannten Verbrauchszahlen überschritten; es ist ja verständlich, daß jeder Verkäufer sein Fahrzeug lobt und ihm auch in bezug auf die Betriebshaltung die besten Eigenschaften zuschreibt. Ein gewisser Zuschlag zu den genannten Zahlen wird deshalb immer empfehlenswert sein.

Bei der Anschaffung eines Fahrzeuges sollte man — so sonderbar es auch klingt — gleichzeitig schon an den Verkauf desselben denken. Denn der Verkauf eines gebrauchten Qualitätswagens wird stets leichter sein als der einer unbekannten Marke, und der Erlös aus einem solchen Verkauf wird beim Qualitätswagen bestimmt höher sein.

Bei dem Entschluß, entweder einen Stadtwagen oder einen Wagen für größere Ueberlandtouren anzuschaffen, spielt die Stärke des Motors sowie die ganze Bauart des Wagens eine große Rolle. Es ist natürlich unwirtschaftlich, für kleinere Stadtfahrten, die meistens nur von 1 oder 2 Personen ausgeführt werden, einen großen Wagen zu beschaffen, denn dann werden die Betriebskosten unverhältnismäßig hoch sein. Kauft dagegen z. B. ein Reisender, der womöglich noch mit Musterkoffern 11 Monate des Jahres auf der Landstraße liegt, einen kleineren Wagen, so wird dieser ungewöhnlich hohe Reparaturkosten verursachen und in einer bedeutend kürzeren Zeit amortisiert werden müssen, wodurch die Unterhaltungskosten natürlich ganz erheblich steigen. Als Richtlinie möchte ich empfehlen: Für Stadtfahrten und kürzere Strecken bei einer Durchschnittsbelastung mit 2 bis 3 Personen sind kleinere Fahrzeuge bis zu 1½ Liter (6 Steuer-PS), für größere Fahrstrecken nach außerhalb dagegen Fahrzeuge nicht unter 2½ bis 3 Liter zu kaufen. Ganz allgemein sollte man lieber einen etwas stärkeren und solideren Wagen kaufen und diesen nicht dauernd bis zur Höchstleistung beanspruchen. Ein dauerndes Fahren mit Höchstgeschwindigkeiten wird das Fahrzeug nicht aushalten und sehr bald reparaturbedürftig werden. Unsere heutigen Gebrauchswagen entwickeln im allgemeinen eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km, und man wird gut tun, normalerweise nicht über 75—80 km zu fahren. Ein günstiges Verhältnis von Motorleistung zum Gewicht des Wagens spielt dabei eine große Rolle.

Auch bei der Auswahl des Typs sollte man nicht etwa aus Sparsamkeitsrücksichten ein gar zu veraltetes Modell kaufen. Einen kleinen Vorwurf kann ich der deutschen Industrie hierbei nicht ersparen, die immer wieder betont, daß die deutschen Wagen länger halten als ausländische, z. B. amerikanische Wagen. Wenn man das nicht bestreiten will, so wird man es doch wohl kaum als einen Vorzug betrachten können. Ich persönlich habe die Erfahrung gemacht, daß mit der langen Haltbarkeit des Kraftwagens ein gewisser Nachteil verbunden ist, hervorgerufen durch die Frage der Ersatzteile. Es ist mir schon wiederholt vorgekommen, daß bei dem starken Typenwechsel Ersatzteile für Kraftfahrzeuge, die zirka 5 bis 6 Jahre alt waren, nur sehr schwer sofort zu bekommen waren. Aber selbst wenn die Fabrik noch existieren sollte und den erforderlichen Ersatzteil neu anfertigt, so werden die Kosten hierfür ganz erhebliche sein, und die Lieferung wird unverhältnismäßig lange dauern. Viel schlimmer aber als die Reparaturkosten ist der Ausfall des Kraftfahrzeuges, das, wie z. B. bei einem Reisenden, tagtäglich gebraucht wird. Wenn dieser Geschäftsmann 14 Tage oder gar 4 Wochen auf die Beschaffung eines Ersatzteiles warten muß, so steigen seine Unkosten, ganz unvorhergesehen, sehr hoch.

Ferner wird man sich genau überlegen müssen, welcher Karosserie man den Vorzug gibt. Auch in Deutschland ist man langsam zu der Ueberzeugung gekommen, für den Gebrauchswagen eine geschlossene Karosserie zu wählen wie z. B. die Innensteuerlimousine. Der offene Wagen hat für den Selbstfahrer sehr erhebliche Nachteile, weil er ihn dauernd beobachten muß und bei wechselndem Wetter aus dem Auf- und Zumachen des Verdecks überhaupt nicht mehr herauskommt. Läßt man den

*) Vortrag, gehalten für den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein am 14. Dezember 1928.

Digitized by Google

Wagen dagegen bei jedem Wetter offen, so wird natürlich die Karosserie ganz erheblich darunter leiden. Der kombinierte Wagen, d. h. der Wagen, der teils offen, teils geschlossen gefahren werden kann, in der Form als Kabriolett, wie wir ihn bisher kennen, ist zwar sehr angenehm, aber in der heutigen Ausführung oft noch nicht sehr haltbar. Die vielen beweglichen Karosserieteile sind einer starken Abnutzung unterworfen, fangen sehr bald an zu klappern und beanspruchen ein erhebliches Mehr an Reparaturkosten. Die neueste Ausführung von kombinierten Wagen, wie wir sie auf der letzten Ausstellung gesehen haben, bei denen die Seitenteile stehenbleiben und nur das Verdeck zurückgerollt wird, bedeutet schon einen wesentlichen Fortschritt.

Wenn man sich alle diese Punkte genau überlegt und sich für einen Typ entschieden hat, so kommt als nächstwichtigste Frage vor dem Ankauf hinzu: W o k a u f e i c h d e n W a g e n? Das heißt zunächst rein örtlich. Als Richtlinie möchte ich empfehlen, den Wagen möglichst am Wohnsitz zu kaufen. Bekanntlich ruhen auf dem Wagen Fabrikgarantien und nach den Bedingungen der Industrie und des Handels sollen die Garantiearbeiten möglichst durch die Fabrik oder den zuständigen Händler erledigt werden, wobei der Transport zur und von der Reparaturwerkstätte zu Lasten des Wagenbesitzers geht. Wenn also jemand, wie es tatsächlich schon vorgekommen ist, auf die Idee kommt, als Berliner in München ein französisches Fabrikat zu kaufen, das sonst in keiner anderen Stadt Deutschlands vertreten ist, so bedeutet das schon von vornherein eine ganz enorme Belastung der Unterhaltungskosten. Denn bei der Ausführung irgendwelcher Garantiearbeiten ist der Käufer verpflichtet, den Wagen nach München zu schaffen oder aber nach Einholung der Erlaubnis des Münchener Vertreters in Berlin in einer Werkstatt reparieren zu lassen, die das Fabrikat wahrscheinlich nicht kennen wird und bei der auf den Ersatzteilen, die eventuell kostenlos geliefert werden, erhebliche Transportkosten liegen. Daß man sein Fahrzeug bei einem Händler kauft, der auch mindestens während der Garantiezeit in der Lage ist, seinen Verpflichtungen nachzukommen, ist wohl selbstverständlich.

Eine wichtige Frage vor der Anschaffung ist ferner d i e A u s w a h l d e r G a r a g e. Leider sind wir noch nicht in der glücklichen Lage, Garagen auswählen zu können, da das Angebot noch nicht die Nachfrage befriedigt. Es ist aber ratsam, die Garage möglichst in der Nähe der Wohnung zu haben, damit man unnötige Wege spart. Die Vereinbarung über die Garagenmiete ist sehr genau zu nehmen, da nachträglich die unangenehmsten Schwierigkeiten eintreten können. Es muß also vorher genau geklärt werden, ob in dem vereinbarten Garagenpreis Licht, Wasser und Heizung mit enthalten sind. Alle Klauseln über Entnahme von Brennstoff und Zubehörteilen vom Vermieter sind möglichst zu vermeiden; sie bedeuten immer einen unangenehmen Zwang und können zu Verteuerungen führen. Hat der Garagenbesitzer gute Betriebsstoffe und liefert er sie zu angemessenen Preisen, so wird jeder Mieter gern an Ort und Stelle seine Einkäufe tätigen.

Die Garagenfrage hat, namentlich in Berlin, vielfach sehr unangenehme Erscheinungen gezeitigt. Die Konjunktur wird oft stark ausgenutzt, und nur derjenige erhält überhaupt eine Garage, der einen sehr hohen Mietpreis dafür bezahlt. Man muß in Berlin, namentlich in den westlichen Wohngegenden, für eine Garage häufig beinahe ebensoviel zahlen wie für eine 3—4-Zimmerwohnung im Osten.

D i e Z e i t d e r B e n u t z u n g des Fahrzeuges spielt natürlich auch eine große Rolle, da es nicht gleichgültig ist, ob man das Kraftfahrzeug nur Sonnabends und Sonntags oder vielleicht nur im Sommer benutzt und die ganzen Wintermonate über stehenläßt. Wenn auch nach den neuesten Bestimmungen die Kraftfahrzeugsteuer für die Zeit, in der das Kraftfahrzeug nicht benutzt wird, abgemeldet werden kann, so bleibt doch immer noch die Garagenmiete bestehen.

Auch in der F r a g e d e r A m o r t i s a t i o n s z e i t soll man nicht zu kurzsichtig sein. Es ist nicht nur möglich, sondern kommt auch heute noch häufig vor, daß Kraftfahrzeuge 10, 15 oder gar noch mehr Jahre in Betrieb bleiben. Denn durch dauernde Erneuerung der einzelnen Teile kann man aus dem ältesten Fahrzeug immer noch ein Verkehrsmittel herstellen. Die Rentabilität derartiger Fahrzeuge möchte ich aber bestreiten. Man wird deshalb gut tun, die Amortisationszeit je nach Typ und Beanspruchung möglichst nicht über 6 Jahre zu setzen.

Man ersieht aus diesen Ausführungen, daß man schon vor Ankauf des Fahrzeuges außerordentlich viel zu bedenken hat, um die späteren Unterhaltungskosten durch sachgemäßen Einkauf von vornherein zu verringern.

Hat man sich für ein Fahrzeug entschlossen, so sind die festen Kosten damit ein für allemal festgelegt. Man darf daher nicht nachträglich kommen und sagen: Ach, hätte ich doch lieber einen kleinen Wagen genommen, dann hätte ich weniger Unkosten gehabt. Z u d e n f e s t e n K o s t e n gehören — und zwar nach der Reihenfolge ihrer Höhe — folgende:

An erster Stelle steht d e r F ü h r e r, wenn man nicht selbst den Wagen lenkt. Wenn man sich einen Führer halten will, so muß man sich vorher darüber klar sein, daß von dieser Person die Unkosten für den gesamten Betrieb sehr stark abhängen. Ein guter Fahrer, noch dazu wenn er in der Lage ist, kleine Arbeiten während seiner Dienstzeit selbst auszuführen, wird natürlich einem ungeübten Fahrer vorzuziehen sein. Es wird leider zu häufig der große Fehler begangen, daß man am Fahrer spart. Was man sich einbildet am Gehalt zu sparen, wird doppelt oder dreifach durch größere Betriebskosten wieder verlorengehen. Deshalb sollte man bei der Anstellung eines Fahrers nicht nur einen guten und zuverlässigen Fahrer aussuchen, sondern ihn auch richtig bezahlen. Es ist nicht nötig, daß man dem Chauffeur ein Gehalt gibt, wie es ein höherer Staatsbeamter bezieht, aber man darf auch einen guten Fahrer nicht so schlecht stellen, daß er verleitet wird, durch Unredlichkeiten, Provisionen usw. sich den fehlenden Lebensunterhalt zu beschaffen. Man sollte nicht vergessen, daß man dem Fahrer das Leben der Insassen und große Sachwerte anvertraut. Bemerken möchte ich hierzu noch, daß eine übermäßige Beanspruchung des Fahrers ihm keine Zeit läßt, den Wagen in der erforderlichen Weise zu pflegen. Für eine richtige soziale Einstellung halte ich es, den Kraftfahrer nach seinen Leistungen zu bezahlen und ihn so zu behandeln, wie man Angestellte in verantwortungsvollen Stellungen zu behandeln pflegt. Ich kann es deshalb nicht verstehen, warum die Gewerkschaften die guten Kraftfahrer zu gewerblichen Arbeitern stempeln.

An zweiter und dritter Stelle in der Reihenfolge der Betriebskosten steht die Amortisation und die Garage, über die ich bereits gesprochen habe.

Dann folgt d i e V e r s i c h e r u n g. Es dürfte bekannt sein, daß man einen Unterschied macht zwischen der Haftpflichtversicherung und der Fahr-

Digitized by Google

zeugversicherung. Wir besitzen zwar noch keine Zwangshaftpflichtversicherung, aber es dürfte wohl selbstverständlich sein, daß eine Haftpflichtversicherung unter allen Umständen abgeschlossen werden muß. Die Frage, ob man auch eine Fahrzeugversicherung abschließen soll, wird dagegen verschieden beantwortet. Der eine behauptet, daß z. B. auf dem Lande und in kleineren Ortschaften bei nicht übermäßig starker Benutzung des Fahrzeuges und wenn man selbst das Fahrzeug lenkt, eine Fahrzeugversicherung gespart werden könnte. Auch selbst im Großstadtverkehr gibt es noch eine Reihe von Fahrzeugbesitzern, die glauben, auf diese Versicherung verzichten zu können. Diejenigen Kreise, die sich ein Kraftfahrzeug als Luxusgegenstand halten, könnten vielleicht ohne die Versicherung auskommen. Dagegen halte ich es aber für außerordentlich bedenklich, wenn jemand, der sich ein Fahrzeug zu Geschäftszwecken anschafft und dieses womöglich noch auf Abzahlung erwirbt, die Fahrzeugversicherung sparen will. Ein einziger Unfall kann dazu führen, daß der Betreffende sein Fahrzeug verliert und seine Existenz gefährdet. Wenn man eine Fahrzeugversicherung abschließt, so kann nur empfohlen werden, keine Versicherung mit Selbstbeteiligung abzuschließen. Die Ersparnis an Prämie ist nicht so groß wie gerade die kleinen Schäden, die auch selbst beim besten Fahrer immer wieder eintreten und meistens unter 100 Mark liegen. Vollkommen verkehrt ist es, eine Versicherung abzuschließen, die nur bei Totalschäden in Anwendung kommt. Liegt der Reparaturbetrag auch nur 100 Mark unterhalb des Wagenwertes, so besteht für die Versicherung keine Verpflichtung, den Schaden zu bezahlen.

Als letzter Punkt der festen Kosten kommt die Kraftfahrzeugsteuer. Die vielgeschmähte Kraftfahrzeugsteuer steht also an letzter Stelle der festen Unkosten und beträgt ca. 5 bis 7 Prozent der Gesamtkosten. Diese Zahlen beziehen sich aber nur auf Kraftfahrzeuge, die auch tatsächlich benutzt werden, d. h. im Jahre 20 000 bis 30 000 km zurücklegen; bei einem geringeren Jahresdurchschnitt steigt natürlich die Steuer prozentual ganz erheblich und es ist zu verstehen, daß man die Kraftfahrzeugsteuer, wie jede andere Steuer auch, möglichst niedrig haben möchte. Wenn man aber daran denkt, daß durch die Kraftfahrzeugsteuer die Straßen in gutem Zustand erhalten werden sollen, so wird man, um die Unterhaltungskosten des Fahrzeuges herabzumindern, gern die Steuer bezahlen. Anders liegt der Fall allerdings, wenn immer noch der Bau der Straße unsachgemäß vorgenommen wird. Herr Direktor Reiners von der Avus hat in dankenswerter Weise erst kürzlich der Oeffentlichkeit die beim heutigen Straßenbau begangenen Fehler vor Augen gehalten. Die Kraftfahrzeugsteuer wird wohl auch deshalb als unangenehm empfunden, weil sie in zu großen Raten bezahlt werden muß. Wenn man die Steuer monatlich in bequemer Form abführen könnte, z. B. durch Ankauf von Steuermarken auf jedem Postamt und Einkleben in die Steuerkarte, so würde dies sicherlich die angenehmste Form der Entrichtung der Steuer bedeuten.

Die unangenehmsten der ganzen Unterhaltungskosten sind die beweglichen, d. h. die Betriebskosten, und zwar deshalb, weil sie sehr großen Schwankungen unterworfen sein können. Diese Kosten lassen sich deshalb bei sachgemäßer Behandlung des Kraftfahrzeuges auch am stärksten verringern. Ich betone es nochmals: die richtige Behandlung des Fahrzeuges spielt hier eine ausschlaggebende Rolle. Man kann wohl mit ruhigem Gewissen behaupten, daß zirka 90 Prozent aller unvorhergesehenen Schäden am Fahrzeug durch unsachgemäße Behandlung hervorgerufen werden. Es gab vielleicht einmal eine Zeit, in der man einen größeren Prozentsatz der auftretenden Mängel den Konstrukteuren und Fabrikanten zuschieben konnte; bei dem heutigen Stande der Entwicklung unserer Kraftfahrzeuge kann man aber sagen, daß konstruktiv und fabrikatorisch schon fast alles getan ist, um das Kraftfahrzeug zum immer bereiten Verkehrsmittel zu stempeln. — Was gehört nun aber dazu, um ein Fahrzeug richtig zu behandeln? Ganz allgemein könnte man diese Frage sehr kurz beantworten, nämlich: eine gute Ausbildung.

In einer gewissenhaften Schule kann der Selbstfahrer alles, was nötig ist, erlernen, um sein Fahrzeug gut zu behandeln. Ich möchte aber diese Frage nicht mit einem Satz erledigen, sondern die einzelnen Punkte getrennt behandeln. Für die Lebensdauer eines Kraftfahrzeuges spielt die Behandlung während der ersten 1000 bis 2000 km eine ausschlaggebende Rolle. Die Fabriken lassen es nicht an guten Ermahnungen fehlen, aber trotzdem wird immer wieder dagegen verstoßen und das Fahrzeug in der ersten Zeit ungebührlich beansprucht. Es ist gewiß nicht leicht, die ersten Kilometer langsam und vorsichtig zu fahren und der Sportgeist so vieler Fahrer geht eben mit dem Verstande durch. Wird aber der Wagen richtig eingefahren, so wird man seine Betriebskosten ganz erheblich verringern. Die dadurch gemachten Ersparnisse würden unter das Kapitel „Reparaturen" fallen. Zur richtigen Behandlung des Fahrzeuges gehört aber auch weiterhin eine vernünftige Fahrweise. In dieser Beziehung wirkt glücklicherweise das Kraftfahrzeuggesetz erzieherisch. Wildes Fahren über schlechte Straßen und unsinnige Ueberlastung des Fahrzeuges werden, wenn auch nicht immer sogleich, so doch in verhältnismäßig kurzer Zeit erhebliche Reparaturkosten an Rahmen, Federn, Bremsen, Lenkung und Antriebsteilen zur Folge haben. Es sieht zwar sehr forsch aus, wenn jemand mit großer Geschwindigkeit an die Bordschwelle heranfährt und dann mit einem Ruck hält, aber die Bremsen und die Bereifung leiden darunter. Auch die Vorderachse wird ein dauerndes Anstoßen der Räder an die Bordschwellen nicht lange vertragen können. Falsche Stellung der Räder aber führt wieder zu stärkerer Abnutzung der Bereifung. Scharfes Anfahren, womöglich noch mit ungenügend durchwärmtem Motor, und gewaltsame Beschleunigung werden sich ebenfalls unangenehm bemerkbar machen.

Sind aber Störungen eingetreten, so sollte man die Reparatur nicht auf die lange Bank schieben. Eine große Unsitte ist es, wenn kleineren Störungen am Fahrzeug nicht die genügende Beachtung geschenkt wird, so daß sie sich allmählich häufen und zu einer großen Reparatur führen. Man sollte möglichst sofort jede Kleinigkeit beheben und nicht erst warten, bis der ganze Wagen reparaturbedürftig ist. Man kann natürlich auf einsamer Landstraße sich notdürftig helfen, um den Wagen nach Hause zu bringen, aber dann sind die Reparaturen sofort auszuführen.

In der Wahl der Reparaturwerkstatt muß man ebenfalls sehr vorsichtig sein. Es gibt leider noch immer eine große Anzahl von Unternehmern, die ohne genügende Kenntnisse, mit schlechten Arbeitskräften und unvollkommenen Werkstatteinrichtungen an die Reparatur von Fahrzeugtypen herangehen, die sie vielleicht noch niemals näher kennen-

Digitized by Google

gelernt haben. Spezialwerkstätten werden zwar immer etwas teurer sein, aber dafür auch besser arbeiten. Unzählige Fälle könnte ich aus meiner Praxis als Sachverständiger für Kraftfahrzeuge anführen, in denen Kraftfahrzeugbesitzer, um vielleicht 200 bis 300 Mark zu ersparen, ihr Fahrzeug einer Werkstatt übergeben haben, die die Reparatur dann so unsachgemäß ausführte, daß eine zweite Reparatur notwendig wurde. Kenntnis des Fabrikates wird stets eine geringere Arbeitszeit der Monteure erfordern und dadurch verbilligend wirken.

Auf das Konto der Konstrukteure kann aber auch ein erheblicher Prozentsatz der Reparaturkosten kommen, wenn sie nicht rechtzeitig daran denken, daß ihre Schöpfung auch einmal repariert werden muß. Wie oft kommt es auch heute noch vor, daß zu einer kleinen Kontrolle oder Reparatur erst eine Reihe von Fahrzeugteilen entfernt werden muß, bis man an die betreffende Stelle herankommen kann. Deshalb muß man den Konstrukteuren immer wieder zurufen: „Denkt auch an die späteren Reparaturen!"

Die Ersparnisse, die man mit dem Betriebsstoff machen kann, dürfen natürlich zu keinerlei falschen Sparmaßnahmen führen. Es ist recht unklug, z. B. billiges Oel zu kaufen, um im Monat 3—4 Mark zu sparen, dadurch aber Lagerreparaturen von einigen hundert Mark heraufzubeschwören.

Aber nicht nur gutes Oel und Fett soll verwendet werden, sondern die Schmierung soll auch ausgiebig sein, wenigstens solange es sich um die Schmierung aller beweglichen Teile am Fahrgestell mit Ausnahme des Motors handelt, denn eine zu reichliche Schmierung des Motors kann zu unangenehmen Störungen und Strafmandaten führen. Wie oft habe ich schon vollkommen vergessene Schmierstellen an Kraftfahrzeugen entdeckt, und wieviele Federbolzen und Federgehänge werden frühzeitig abgenutzt, weil der betreffende Fahrer nicht die nötige Zeit zum rechtzeitigen Abschmieren gefunden hat.

Die Ersparnisse an Brennstoff können bei richtiger Einstellung des Vergasers ganz erhebliche sein. Man kann sagen, daß fast alle Kraftfahrzeuge zu reichlich Brennstoff bekommen. Es ist gewiß nicht einfach, den Vergaser so einzustellen, daß der Verbrauch sparsam ist und trotzdem der Motor die erforderliche Leistung aufweist. Daher sollte man, wenn man die Einstellung nicht selber durchführen kann, eine gewissenhafte Werkstatt damit beauftragen. — Auch beim Brennstoff darf man keine falschen Sparmaßnahmen ergreifen und etwa nur den Brennstoff kaufen, der im Anschaffungspreis am niedrigsten liegt; man wird am zweckmäßigsten den von der Fabrik empfohlenen Brennstoff benutzen.

Im heutigen Zeitalter der Batteriezündung spielt natürlich die Pflege der Batterie eine große Rolle. Leider wird auf diesem Gebiet noch viel gesündigt und der Erfolg sind erhöhte Ausgaben für die Wiederinstandsetzung der Batterie.

Auch der Wasserkühlung muß man genügende Aufmerksamkeit schenken, denn geringfügige Störungen daran können ebenfalls zu kostspieligen Reparaturen am Motor führen.

Die Bereifung verdient eine sehr liebevolle Behandlung. Wenn wir heute Fabrikate besitzen, die bis zu 50 000 oder gar 60 000 Kilometer aushalten, so liegt dies nicht ausschließlich am Material, sondern auch an der Behandlung. Richtiger Luftdruck, rechtzeitige Reparaturen von Beschädigungen an den Laufdecken, Schutz vor Sonnenstrahlen und Oel sind die wichtigsten Sparmaßnahmen. Eine kurze Kontrolle vor Antritt der Fahrt ist sehr zweckmäßig.

Natürlich ist auch eine gute Behandlung der Lackierung von Nutzen, da Neulackierungen immerhin einige 100 Mark kosten. Es ist zu empfehlen, daß jeder Kraftfahrer, der alles selbst kontrolliert, einen Luftdruckmesser, einen Säuremesser und Zündkerzenprüfer besitzt, um in gewissen Abständen Räder, Batterie und Zündkerzen zu prüfen. Wenn man sich der Pflege seines Kraftfahrzeuges nicht selber widmen kann, weil man dazu nicht die Zeit hat, sondern die erforderlichen Arbeiten, insbesondere das Abschmieren, durch Fremde vornehmen lassen muß, so wird man gut daran tun, diese Arbeiten wenigstens zu kontrollieren. Wie oft ist es schon vorgekommen, daß derartige Arbeiten wohl in Rechnung gestellt, aber nicht mit der notwendigen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit ausgeführt wurden.

Ein wichtiger Punkt für die Wirtschaftlichkeit eines Kraftfahrzeuges ist die genaue Buchführung über zurückgelegte Strecken (bei Lastkraftwagen außerdem Ladegewicht), Brennstoff- und Oelverbrauch, Reparaturkosten, Bereifung usw. Nur durch diese Aufzeichnungen ist es möglich, eine genaue Kontrolle über alle Funktionen am Wagen zu haben. Das Kraftfahrzeug, bei dem auf verhältnismäßig geringem Raum wichtige Maschinenaggregate untergebracht sind, bedarf natürlich genau derselben Pflege und Kontrolle wie jede andere stationäre Maschinenanlage. Ist der Herrenfahrer nicht in der Lage, selbst alle Kontrollen auszuführen, so gibt es noch die Möglichkeit, dies durch beauftragte Personen vornehmen zu lassen. Es gibt bereits eine Reihe von Garagen, die die sogenannte Pflege und Instandhaltung gegen eine monatliche Gebühr übernehmen; es gibt ferner Autoingenieure und Vereine, die eine monatliche Ueberwachung und Kontrolle ausüben. Aber bei allen diesen Einrichtungen muß man doch noch sehr vorsichtig sein: Es gibt zu viele Menschen, die alle möglichen Versprechungen machen und sich dann recht wenig um das ihnen anvertraute Kraftfahrzeug kümmern. Wendet man Beträge für die Pflege seines Kraftfahrzeuges durch fremde Personen auf, so sollte man sich durch Stichproben häufiger davon überzeugen, ob auch alles Vereinbarte gehalten wird. Das gleiche gilt natürlich für den Wagenbesitzer, der einen Kraftfahrer fest angestellt hat; auch ihn muß er von Zeit zu Zeit kontrollieren.

Die größte Möglichkeit zur Verringerung der Unterhaltungskosten erblicke ich darin, daß man von vornherein die nötigen Vorbeugungsmaßnahmen gegen das Eintreten von Schäden ergreift.

Beleuchtungszeit vom 1. Febr. bis 15. Febr.: 1. Februar . . . von 17.10 Uhr bis 7.15 Uhr
15. Februar . . . von 17.40 Uhr bis 6.50 Uhr

Digitized by Google

Autotouring 1906 / Von FRANK ARNAU

Die Reise begann damals meist damit, daß sie schwer anzufangen war. Der Chauffeur kurbelte ausdauernd wie heute der Kinooperateur, man stand um den Wagen gruppiert, jemand hatte eine viereckige Kamera, die den Vorteil besaß, daß man nicht einstellen mußte, es gab wunderschöne unscharfe Bilder, als würde heute ein alternder Star hinter Gaze in Großaufnahmen geschont; endlich ging der Motor an, die Leute waren erfreut, Zuschauer erklärten sich rätselhafte Hebel, die Damen banden die Schleier fester, das schmucke Tonneau wurde bestiegen, die Hupe blies, der Wagen ging los, blieb stehen, neues Kurbeln hub an, Leute lachten, man schnallte Brillen um. Es war ein Sonntag im Mai. Radfahrer winkten in rapider Fahrt, man sah nach den Eßkörben und nahm sich gar fünfzig Kilometer vor, aber das alles war sehr unwirklich, ein Bekannter grüßte und schüttelte den Kopf, so fuhr man durch die Stadt. Es war ein Ereignis.

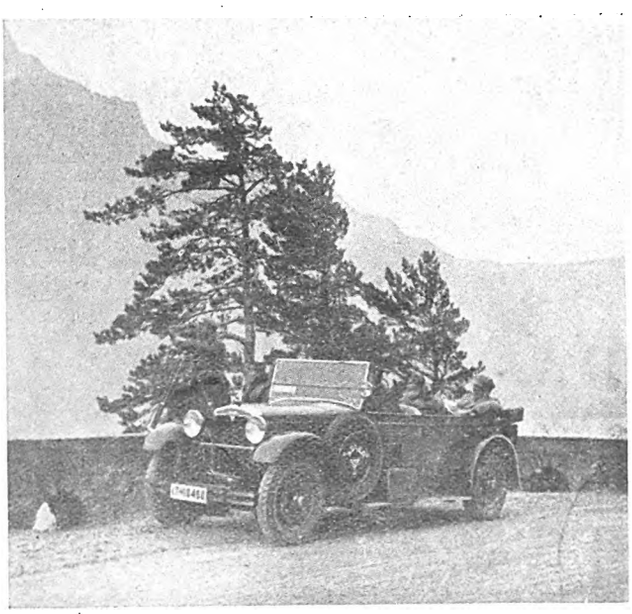
Landstraßen kamen, an Kreuzungen wurden Erkundigungen bei Eingeborenen eingezogen, oft gab es keine, man wartete, Pferde scheuten, ein Fuhrmann knallte mit der Peitsche und fluchte heftig, namenlosen Stolz erzeugte der Staub, bisweilen raste unser Wagen mit fünfundvierzig Stundenkilometern, der Fahrer steuerte hart und der Besitzer wies selig nach dem Tachometer. Es war ein prima Automobil, aber nur kurz vor der Stadt hielt es, wir dachten an die Nahrungsmittel, aber es war keine Absicht, der Motor war von alleine stehengeblieben. Es wurde geprüft und untersucht, ei, die Zündung war es wohl, wir standen um die geöffnete Haube, schließlich ging es weiter, aber der Motor setzte aus, der Chauffeur erklärte den Mangel, die Batterie speiste die Abreißzündung nicht, er kannte sich auch nicht ganz aus. Und Sonntags war es. Alle Läden zu — bis auf einen Installateur, dort gab es Taschenbatterien, vier Volt, wir kauften das ganze Lager, über vierzig Stück; wir gingen zu Fuß und demaskiert hin, nur keine Blamage! Aber wir vergaßen, Draht zu kaufen, Leitungsdraht, und als wir zurückkamen, war der Mann zur Kirche. So ging es ins Hotel, ein Zimmer wurde gemietet, für Reinigungszwecke; und dabei mußten die erreichbaren Klingelleitungen daran glauben, außerhalb kam die Reparatur, schon wieder heimwärts zu, die Landstraße bog ab, am Waldesrand wurde das Picknick gemacht, der Chauffeur schaltete die vierzig Batterien aneinander und dann ging es mit neuem, Strom nach Hause.

Aber der Motor verrußte die Kerzen, es hieß wieder anhalten, säubern, und dann brach der Arretierungszapfen der Andrehkurbel. Der Chauffeur war erfinderisch; nach kaum zwei Stunden kehrte er mit Wäscheleinen zurück, Bretter wurden gelöst, die dicke Kordel vorsichtig um das Schwungrad gewickelt; und mit vereinten Kräften zogen wir, losrennend querfeldein, bis der Motor ansprang. Und die Fahrt ging in den Abend. Große Lampen spendeten kleines Karbidlicht, dann gab es mehr Wasser zur Gaserzeugung, nun brannten die Flammen, daß die Reflektorspiegel schwarz anliefen, der Geruch schmorenden Metalls flog im Fahren auf, kläffend lief ein Hund eine ganze Wegstrecke mit, und dann, außerhalb des Dorfes, wurde die Straße schmal und schmäler, endete auf einem Acker; alles mußte aussteigen, um das gefährliche Kunststück des Rückwärtsfahrmanövers nicht zu gefährden.

Nachts landeten wir vor der Villa. Die Dienerschaft eilte herbei, ein großes Fragen begann, Zufriedenheit über die geglückte Rückkehr spiegelten die Gesichter, Nachbarn meldeten sich, freundlich und doch, in ehrlicher Schadenfreude getäuscht, etwas pikiert. Die Damen machten Toilette, man rüstete nach großer Tour zu großem Abendmahl. Und dann, an der Tafel, wurde alles reiflich und mit den bereits durch die nachwirkende Erregung verzeichneten Linien nochmals in der Erinnerung skizziert. Die Damen betrachteten gegenseitig ihre mehr oder minder großen Puffärmel, die Probleme der Halsausschnitte bildeten Gegenstand wechselvoller Blicke unter den Aelteren, und das leicht zur Seite geneigte Haupt der jüngeren weiblichen Wesen, wobei zeitweise eine leichte Verlegenheitspause im Gespräch entstand, die dann einer der Herren dadurch überbrückte, daß er einen Scherz zum besten gab, über den zu lachen eine selbstverständliche Pflicht der Wohlerzogenheit war.

Viel später erst rüstete man zum Aufbruch, die Damen verabschiedeten sich mit zarten Umarmungen und Küssen, welch letztere um so unbedenklicher waren, als die schmückende Einrichtung des Puders und der Schminke zu jener Zeit noch nicht zu den Requisiten der mondänen Frau gehörte, und nur mit einer gewissen Scheu wurde andeutungsweise gelegentlich über diese Utensilien gesprochen; aber solche Mitteilungen wurden mit Vorsicht und Mißtrauen aufgenommen.

Der Hausherr geleitete seine Gäste noch heraus, man schritt durch den Vorgarten, nicht ohne die Schönheiten des nächtlichen Himmels einer besonderen Betrachtung zu unterziehen, und es war sicher nur ein Zufall, daß der Hausherr noch in der Garage zu tun hatte, die vom geraden Wege etwas abseits lag, und sonderbarerweise in derselben Richtung, in welcher sich eine jüngere Dame auf den Heimweg begab. Ein vorsorglicher Blick der Gattin verabsäumte nicht, von diesen Verkehrsmomenten gebührend Kenntnis zu nehmen, was zunächst die Folge zeitigte, daß bei dem nächstsonntägigen Kränzchen bei Oberstleutnants jene junge Dame nicht mehr eingeladen worden war. Es hieß zunächst, es sei ein Versehen, man konnte auch etwas über eine plötzliche Erkrankung hören, andere wollten wissen, daß sie mit ihren Eltern verreist sei, aber so ganz intim von Kaffeetasse zu Kaffeetasse raunte es von den nächtlichen Schritten, und kurz und gut, es war ein ausgesprochener Gesellschaftseklat. Man schrieb das Jahr 1906.



Autotouring 1929 mit dem „Adler-Standard-6"

Digitized by Google

Schont Eure Luftreifen!

Im Briefkasten wurde unlängst die Frage aufgerollt: „Weshalb halten meine Pneumatiks nur so kurze Zeit und beim Kollegen Sowieso dagegen bedeutend länger?" Wenn man den Fabrikreklamen Glauben schenkt, so haben sie bei manchen Leuten geradezu das ewige Leben. Sind die Betreffenden nun unter einem besonders glücklichen Stern geboren, der sie immer Ausnahmereifen wählen läßt, oder woran sonst liegt es? Zu diesem wichtigen Kapitel wollen wir heute einige kleine Beiträge liefern. Also zunächst:

Das Vorfahren an der Bordschwelle

Fährt ein Auto in der Großstadt vor einem Hause vor, so hat der Kraftfahrzeuglenker vernünftigerweise das Bestreben, möglichst dicht mit seinem Wagen an die Bordschwelle heranzukommen, um sowohl sich das Aussteigen als auch seinen Mitfahrern das Einsteigen ohne Ueberschreiten des gewöhnlich schmutzigen Dammes zu ermöglichen. Allzuviel ist aber ungesund, und allzu dicht darf man sich der Bordschwelle deshalb im Interesse der Pneumatiks nicht nähern. Das seitliche Vorfahren richtig auszuführen, ist ja eigentlich kein Kunststück. Früher, in den ersten Zeiten des Automobilismus, hatten es die Autolenker bedeutend bequemer. Man denke z. B. an die ehemalige Tonneau-Karosserie, die nur von hinten aus bestiegen werden konnte. Wollte der Wagenlenker seinen Fahrgästen das Einsteigen besonders angenehm machen, so mußte er sein Fahrzeug quer zur Straßenachse stellen und vorsichtig rückwärts bis zum Fußwege heranfahren. So scherzhaft diese Schilderung klingen mag, so wurden derartige Maßnahmen tatsächlich früher ausgeführt. Ich entsinne mich noch an einen sehr launigen Bericht, den Herr Geheimrat Dr. Valentin bezüglich seiner für chinesische Würdenträger gelieferten Kraftwagen gab. Solch ein Mandarin würde sich tief entweiht gefühlt haben, wenn er mit seinen würdigen Schuhen vom Bürgersteig, oder was in China damals als solcher galt, über den vermutlich noch schmutzigeren Straßendamm hätte schreiten müssen, und so wurde das Vorfahren der Mandarinwagen von Anno dazumal von den Lenkern selbstverständlich fleißig geübt.

Doch zurück zur buchstäblich rauhen Wirklichkeit: Fährt man den Wagen allzu dicht an die Bordschwelle seitlich heran, so scheuert der Pneumatik eben an dem rauhen Granit. Viele meinen, das sei nicht schlimm, aber die verheerende Wirkung für den Pneumatik ist da. Um sie uns richtig vorzustellen, sei angenommen, daß jemand böswillig mit einem rauhen Schleifstein seitlich den Pneumatik bearbeitet. Daß solch eine Behandlung dem Reifen schädlich wäre, leuchtet ein, zumal dieser sich unter dem Druck der ganzen Wagenmasse an der Bordschwelle abwälzt. Wer sich den Vorgang richtig klargemacht hat, wird diesen Fehler nicht mehr begehen.

Das Abfahren von der Bordschwelle

Vom Heranfahren zur Bordschwelle sprachen wir, aber schließlich soll der Wagen dort nicht ewig stehenbleiben, sondern weiterfahren. Da droht den Pneumatiks eine neue Gefahr, auch wenn sie beim Heranfahren an den Bordstein geschont blieben. Der Wagenlenker hat den Vorderrädern, bevor er anhielt, eben starken Einschlag gegeben, so daß sie noch in Richtung auf den Bürgersteig hin stehen. Kuppelt er nun, ohne das zu berücksichtigen, ein, so fährt der Wagen nicht von der Bordschwelle fort, sondern an sie heran, und das oben geschilderte Malheur ereignet sich. Wohl jedem Wagenlenker ist es gelegentlich passiert, daß er diesen Fehler in der Hast einmal beging. Ich empfehle als „Gedächtnisstütze", einen Knopf (Teppichnagel usw.) am Lenkrade anzubringen, der bei der Handradstellung, welche der Geradeausfahrt entspricht, nach vorn gerichtet steht, und bei anderer Stellung den Autofahrer darauf hinweist, daß die Vorderräder noch Einschlag haben. Selbstverständlich ist es gut, wenn man sich daran gewöhnt, schon nach dem Heranlenken an den Bürgersteig die Vorderräder wieder auf Geradeausfahrt zu drehen oder besser ein wenig fort von der Bordschwelle. Das aus dem Grunde, weil man bekanntlich bei nicht rollenden Rädern, also bei stehendem Wagen, die Lenkung nicht betätigen darf. Der Merkknopf ist aber in jedem Falle nützlich, weil er, ohne daß sich der Lenker weit aus dem Wagen herausbeugt, anzeigt, wie die Räderstellung ist. Besagtes, streng verbotenes Drehen des Handrades bei stillstehendem Wagen schadet, beiläufig gesagt, weniger den Pneus als den Lenkorganen und ist deshalb zu vermeiden und ein Zeichen des Anfängers oder überhaupt des wenig sachverständigen Fahrers.

Amerikanische Untersuchungen über die Auspuffgase

Durch das Anwachsen des Kraftwagenverkehrs und die damit verbundene, sich dauernd steigernde Verunreinigung der Straßenluft durch die Auspuffgase der Motoren wurde es notwendig, daß man sich in Amerika im Interesse der Volksgesundheitspflege mit Untersuchungen über die Zusammensetzung der Automobilauspuffgase befaßte.

Die amerikanischen Untersuchungen haben ergeben, daß der Gehalt der Abgase an giftigem Kohlenoxyd 5 bis 9% beträgt. Die Mehrzahl der Kraftwagen wird mit Brennstoffgemischen betrieben, die zwar für hohe Kraftleistung geeignet, aber unnütz vom Standpunkt der Brennstoffausnützung sind. Durch richtige Wahl der Vergaserdrüsen läßt sich trotz zufriedenstellender Leistung die Entstehung von Kohlenoxyd weitgehend herabmindern.

Durch Menschen- und Tierversuche wurde festgestellt, daß das Vorhandensein von vier Teilen Kohlenoxyd in 10 000 Teilen Luft auch bei längerer Einwirkung noch keine Schädigung hervorruft.

In Amerika wird dem Benzin, um das Klopfen des Motors zu verhüten, vielfach ein sehr giftiges organisches Bleipräparat (Bleitetraäthyl) zugesetzt. Nach den dortigen Untersuchungen entweichen bei Verwendung solchen „Aethylgasolins" nur sehr geringe Bleimengen mit den Auspuffgasen, während die Hauptmenge sich in der Maschine und im Auspuffrohr niederschlägt. Die mit den bleihaltigen Auspuffgasen ausgeführten Tierversuche zeitigten kein ungünstiges Ergebnis. Es ist jedoch notwendig, jeden anderen Verwendungszweck des zur Sicherheit rot gefärbten „Aethylgasolins" auszuschalten, da es bei Berührung mit der Hand Bleivergiftungen hervorruft.

Eine Nachprüfung und Fortsetzung der amerikanischen Untersuchungen ist auch in Deutschland notwendig. Techniker und Hygieniker müßten durch gemeinsame Arbeit die eventuell entstehenden Gesundheitsschädigungen der Auspuffgase noch weiter zu beschränken suchen. *1827*

Emil Schruff 50 Jahre alt

Der Direktor der Berliner NAG-Niederlassung, Emil Schruff, der seit nahezu 25 Jahren im Dienste der NAG steht, vollendete am 28. Januar das 50. Lebensjahr. Direktor Schruff gehört zu den ältesten Fachleuten der Automobilbranche und ist einer unserer bekanntesten Herrenfahrer, der in früheren Jahren, namentlich aus westdeutschen Wettbewerben, manchen schönen Ehrenpreis nach Hause gefahren hat. Wir wünschen Herrn Schruff, der seit bald 30 Jahren mit dem Herausgeber unserer Zeitschrift gut bekannt und befreundet ist, daß es ihm vergönnt sein möge, noch weiterhin recht viele Jahre erfolgreich für die Automobilindustrie tätig sein zu können.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

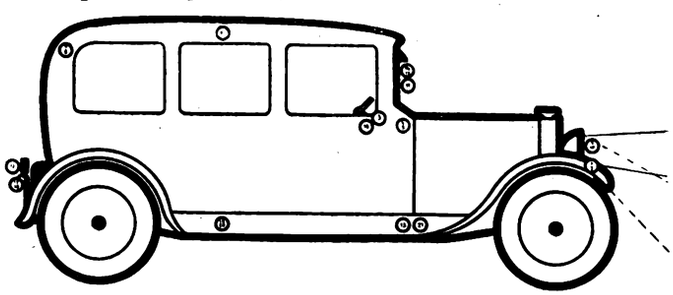
Die Beleuchtungsanlage des modernen Kraftwagens

Auf der diesjährigen Automobil-Ausstellung in Berlin benutzte die Osram G. m. b. H. Kommandit-Gesellschaft eine in Plakatmanier und in fast natürlicher Größe ausgeführte Seitenansicht eines geschlossenen Personenwagens, um den Besuchern eindringlich die Zahl und Art der für einen modernen Kraftwagen erforderlichen Lampen vor Augen zu führen (s. Bild).

An den Stellen, wo Lampen hingehören, waren Nummernscheiben angebracht, die in kurzen Zeitabständen abwechselnd nacheinander aufleuchteten. Gleichzeitig mit jeder im Wagenbild leuchtend erschienenen Nummer leuchtete in einer darunter angeordneten Reihe von Transparenten ein die gleiche Nummer tragendes Transparent auf, das eine Abbildung der betreffenden Autolampe und einen kurzen Text über ihren besonderen Verwendungszweck zeigte.

Die Gesamtzahl der Lampen, die heute für einen Kraftwagen in Betracht kommen, beträgt nicht weniger als 20. Eine überraschend hohe Zahl, die aber teils durch das Tempo und die Dichte des heutigen nächtlichen Verkehrs bedingt ist, teils durch die gesteigerten Ansprüche des Autofahrers an die Bequemlichkeit.

Um zunächst von den unbedingt notwendigen Lampen zu sprechen, so sind an erster Stelle die



Beleuchtungsanlage eines modernen Kraftwagens

zwei Scheinwerfer zu nennen, die einerseits weitreichendes Fernlicht für schnelle Nachtfahrt auf freier Landstraße, andererseits gut abgeblendetes Licht für Fahrten im Stadt- und Ortsverkehr geben sollen. Beides wird in bester Weise durch Osram-Bilux-Lampen erreicht, die wegen ihrer vorzüglichen Lösung des Abblendproblems heute die verbreitetsten Scheinwerferlampen sind.

Kaum minder wichtig ist die Lampe für den Sucher, der ein sehr starkes, konzentriertes Licht ausstrahlen muß. Die Osram G. m. b. H. hat für diesen Zweck einen Spezialtyp geschaffen, der durch sein als Doppelwendel ausgebildetes, eng gebautes Leuchtsystem ein Strahlenbündel von bedeutender Stärke und hoher Konzentration liefert und bei Verwendung in allen bekannten Sucherfabrikaten die im Bereich des Sucherlichtes befindlichen Gegenstände um etwa 50 Prozent stärker beleuchtet, als es normale Autolampen tun würden.

Zu den durchaus notwendigen Teilen der Beleuchtungsanlage des Kraftwagens gehören ferner die verschiedenen Lampen für den Fahrtrichtungsanzeiger, den Stoppanzeiger und die Nummerschildbeleuchtung.

Auch die polizeilich vorgeschriebenen Standlampen, die meistens neben den Scheinwerfern angeordnet werden, und die Seitenlampen (die sogenannten Bullaugen), die die seitliche Konturenbegrenzung des Wagens bei Fahrt und Stillstand zu markieren haben, sind zu den notwendigen Teilen der Beleuchtungsanlage zu rechnen.

Von großem Nutzen bei Pannen oder anderen Zwischenfällen erweist sich das Vorhandensein einer Handlampe, die ihren Platz außen neben dem Führersitz findet und im übrigen an verschiedenen Stellen des Wagens anschließbar ist.

Zur Bequemlichkeit, die man heute nicht mehr missen möchte, dienen im Innern des Wagens Deckenlampen zur Allgemeinbeleuchtung und besondere Wandlampen zum Lesen, während außen auf beiden Seiten je eine Lampe das Trittbrett an der Einsteigstelle beleuchtet.

Schließlich sei nicht vergessen, daß die Mitführung von Reservelampen unumgänglich ist. Die Osram G. m. b. H. liefert für diesen Zweck einen eleganten Kasten, der 6 Reservelampen der wichtigsten Typen enthält. O. *1359*

Wieder Zunahme der Drahtspeichenräder

Dem Besucher der letzten Berliner Automobil-Ausstellung wird aufgefallen sein, daß ein viel größerer Prozentsatz der ausgestellten Wagen mit Drahtspeichenrädern ausgestattet war, als man dies von früheren derartigen Veranstaltungen her kannte. Im Ausland, speziell im Pariser Salon und auf der Olympia-Schau in London, konnte man die gleiche Erscheinung schon seit einigen Jahren in immer steigendem Maße feststellen. Die Automobilfabriken haben dort sowohl als neuerdings auch bei uns in Deutschland mehr und mehr erkannt, daß das Drahtspeichenrad die bestgeeignete Radkonstruktion für das moderne Automobil darstellt, weil es sehr stabil, leicht und elastisch ist wie kein anderes Rad und deshalb die Reifen sehr schont.

Der Bedarf an Drahtspeichenrädern wird in Deutschland fast ausschließlich durch die beiden liierten Firmen Max Hering A.-G. und Rudge-Rad-G. m. b. H. in Ronneburg gedeckt. Die außerordentlich starke Verbreitung dieser beiden Marken konnte man infolgedessen auch auf der Ausstellung konstatieren. *1382*

Autoline-Kühlerschutz

„Autoline" ist eine frostfreie Autokühlerflüssigkeit mit einem garantierten Gefrierpunkt von — 17° und einem Siedepunkt von 104—105° C und kann auf Wunsch auch mit einem Gefrierpunkt von — 26° (Siedepunkt 110°) bzw. — 35° (Siedepunkt 120° C) geliefert werden. „Autoline" ist garantiert unschädlich, enthält weder Spiritus noch Salze, welche die Metalle, Gummi oder Leder angreifen. „Autoline" anstatt Wasser zum Füllen des Autokühlers verwendet, gestattet, das Fahrzeug bei Frostwetter mit unbedecktem Kühler im Freien oder in ungeheizter Garage stehenzulassen ohne jede Gefahr des Einfrierens. Es erspart daher das lästige und zeitraubende Ablassen des Kühlwassers sowie das ständige Neufüllen des Kühlers und verhindert die hiermit verbundene übermäßige Rost- und Kesselsteinbildung. Bei sachgemäßer Behandlung genügt eine einmalige Füllung für den ganzen Winter. „Autoline" hält länger als Wasser die normale Wärme des Motors, gewährleistet daher schnelleres Anspringen und sichert so stete Betriebsbereitschaft des Wagens. Es ist unentbehrlich für Berufs- und Herrenfahrer, aber auch jedes Feuerwehrfahrzeug, jeder Kraftomnibus, jeder Motortrecker muß im Interesse der Betriebs-

Digitized by Google

sicherheit im Winter „Autoline" im Kühler haben. Mit „Autoline" im Kühler spart man Geld — Heizung der Garage, häufiges Anwerfen des Motors während längerer Aufenthalte unnötig! — und Zeit, tägliches Ablassen und Neufüllen von Kühlwasser, Zudecken des Kühlers bei längerem Halten unnötig, und schont Motor und Kühler durch Vermeiden der starken Rost- und Kesselsteinbildung bei ständiger Erneuerung des Kühlwassers. „Autoline" wird hergestellt von Schering, Chem. Fabrik auf Aktien, und ist zu beziehen durch die Lepel-Hochfrequenzzündung-Vertrieb G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg 5.

75-Stunden-Fahrt auf „Wanderer"

Mitten im tiefsten Winter hat der neue 2½-Sechszylinder-„Wanderer"-Wagen eine bemerkenswerte Leistung vollbracht. Die neue Berliner Generalvertretung dieses Fabrikates, die Firma Rudolf Caracciola & Co., benannt nach ihrem Inhaber, dem bekannten Rennfahrer Rudolf Caracciola, hatte den neuen „Wanderer"-Wagen unter drei Fahrern, die sich ablösten, auf eine Avus-Rundreise geschickt, die am 27. Dezember abends begann und ununterbrochen bis 30. Dezember abends vor sich ging. In 75 Stunden legte trotz Vereisung und Schnee und trotzdem Nebel und Rauhreif die Sicht behinderten, der Wagen mit einer Belastung von 4 Personen (teilweise Bleigewichte) 4680 Kilometer ohne den geringsten Defekt zurück und erzielte einen Stundendurchschnitt von 62,4 Kilometer über 223 Runden. Die letzte Runde war gleichzeitig die schnellste mit 85 Stundenkilometer. *1383*

Peters Union-Motorradreifen 1929

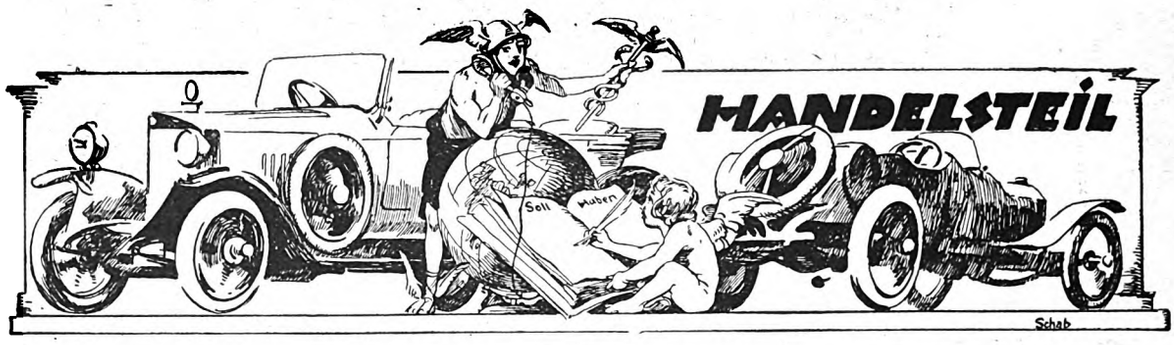
Die steigende Nachfrage nach Motorradreifen hat die Peters Union Akt.-Ges. veranlaßt, im letzten Jahre den Motorradreifen ein ganz besonderes Augenmerk zu schenken. Das Ergebnis eingehender Prüfungen liegt nun als „Peters Union-Motorradreifen 1929" vor: Die Lauffläche zeigt jetzt auch — wie die Peters Union-Autoreifen — ein Zahnradprofil, dessen hohe Eigenschaften als Gleitschutz und dessen besondere Griffigkeit allbekannt sind. *1381*

Büssing auf dem Brüsseler Automobilsalon

Viel beachtet wurde auf der vor kurzem veranstalteten Internationalen Automobilausstellung in Brüssel der Stand der Firma Büssing. Büssing zeigte eines seiner allerneuesten Sechsrad-Omnibusfahrgestelle mit Riesenluftreifen. Ein Plakat im Hintergrund wies darauf hin, daß die Firma Büssing auf der belgischen Lastwagenkonkurrenz 1911 gegen 180 internationale Mitbewerber den ersten Preis erhielt. *1379*

Kraftwagen-Reparatur und -Zubehör auf der Kölner Frühjahrsmesse. In Verbindung mit der vom 17. bis 20. März stattfindenden Kölner Frühjahrsmesse werden der Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung beim Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit und der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes e. V. eine vom 17. bis 24. März dauernde Sonderausstellung „Kraftwagen-Reparatur und -Zubehör" veranstalten. Die Ausstellung wird alle Maschinen, Hilfsmittel, Vorrichtungen und Materialien zur Instandhaltung und Reparatur von Kraftwagen und das gesamte Zubehörwesen umfassen. Der Kern der Sonderschau ist eine Muster-Reparaturwerkstatt, um die nötige Rationalisierung der Kraftwagenreparatur, die einerseits Senkung der Unterhaltungskosten für Kraftwagen, andererseits Rentabilität der Reparaturwerkstätten bedeutet, praktisch vor Augen zu führen. Es werden vor allem die Arbeit und Zeit sparenden Montagehilfsvorrichtungen und -werkzeuge, wie Montagebühnen (als Ersatz für Reparaturgruben), fahrbare Portalkrane, fahrbare Werkbänke und Ablegetische usw. gezeigt. Die Werkstätte wird weiter eine vollständige Schmiede- und Schweißanlage, eine Maschinenabteilung mit Drehbänken, Bohrmaschinen usw. enthalten. *1391*

Digitized by Google



Kraftwagen in England

Zum dritten Male hat im Jahre 1928 die englische Gesellschaft der Kraftwagenfabrikanten und -händler, die Society of Motor Manufacturers and Traders Ltd., ihr Jahrbuch erscheinen lassen, dessen reicher Inhalt es verlohnt, sich mit ihm zu beschäftigen. Die Gesellschaft besteht seit 1902, und schon 1903 ist sie mit der Veranstaltung, die der wichtigste Teil ihrer Betätigung ist, an die Oeffentlichkeit getreten, nämlich mit der bekannten Ausstellung von Kraftwagen, die zunächst im Kristallpalast abgehalten wurde, seit 1905 aber in der Olympia stattfindet. Die ersten Ausstellungen umfaßten nur „Privatwagen", seit 1907 kamen auch „Geschäftswagen" hinzu. Diese Einteilung ist uns in Deutschland nicht geläufig, sie führt aber zur scharfen Abgrenzung der verschiedenen Gebiete des Kraftwagenbaues. Im Jahre 1903 mit 184 Ausstellern begonnen, umfaßten die Veranstaltungen in der Olympia im Jahre 1927 534 Aussteller von Privatwagen und 341 Aussteller von Geschäftsfahrzeugen. Daß diese Ausstellungen Anklang gefunden haben, geht auch aus ihrer Besucherzahl hervor. Die Statistik ist in dieser Beziehung nicht vollständig; es sei nur mitgeteilt, daß im Jahre 1911 in der Ausstellung der Privatwagen 105 182 zahlende Besucher, im Jahre 1927 275 222 zu verzeichnen waren, wozu im letzten Jahre noch 7 227 Gäste am Tage der Vorbesichtigung kamen, also ehe die Ausstellung, die von Freitag bis Sonnabend der nächsten Woche zu dauern pflegt, wobei der dazwischenliegende Sonntag ausfällt, für die Allgemeinheit freigegeben wurde.

Dem Kraftwagen wird, namentlich aus Eisenbahnkreisen, häufig vorgehalten, daß er der Eisenbahn gegenüber in ungerechtfertigter Weise bevorzugt sei, weil die Eisenbahn ihre Straße, die Schienengleise und sonstigen Anlagen selbst schaffen und erhalten müsse, während die Kosten für die Straßen, die der Kraftwagen benutzt, aus öffentlichen Mitteln bereitgestellt werden. Diese Behauptung trifft nur zum Teil zu. Auch der Kraftwagen trägt in Gestalt von Steuern zu den Kosten des Baues und der Unterhaltung der Straßen bei, wenn er auch nicht wie eine Eisenbahn die gesamten Kosten für seine Verkehrsflächen aufzubringen hat. Einige Zahlen mögen diese Verhältnisse beleuchten.

England hatte im Jahre 1927 ein Straßennetz von 287 767 Kilometer Länge, von denen jedoch nur 14 Prozent die Straßen erster und 8,7 Prozent die Straßen zweiter Ordnung, also die für einen Nachbarorts- und Ferienverkehr in Frage kommenden Straßen bilden. Für dieses Straßennetz ist im Jahre 1924/25 — neuere Zahlen liegen noch nicht vor — ein Betrag von 52,4 Mill. Pfd. Sterl. aufgewendet worden. Der englische Kraftwagenbetrieb hat im Jahre 1927/28 in Gestalt von Betriebsstoffsteuer 24,5 Mill. Pfd. Sterl. aufgebracht, die im wesentlichen dem Straßenbau zugute kommen. Außerdem werden aber auch noch die Kraftwagen besteuert, und diese Steuer hat 23,4 Mill. Pfd. Sterl. eingebracht. Von ihr wurden betroffen:

786610	nach der PS-Zahl besteuerte Wagen, die	10149167 £	einbrachten
681410	Krafträder	1620455 £	„
282905	Geschäftswagen	7695598 £	„
795752	Mietwagen	2971419 £	„

Ein Vergleich der Zahlen aus den Jahren 1921 bis 1927 ergibt, daß das Gesamtaufkommen der Steuer bei den Privatwagen, die im Durchschnitt verhältnismäßig niedrig besteuert werden und bei denen die durchschnittliche Belastung mit Steuer gesunken ist, am stärksten zugenommen hat, während bei den Mietwagen, also den Droschken, Omnibussen und Aussichtswagen, die eine hohe, im Durchschnitt auf den einzelnen Wagen zu nehmende Steuer zu tragen hatten, der Gesamtertrag der Steuer im Verhältnis weit weniger gestiegen ist. Eine schonende Besteuerung erhöht also den Gesamtbetrag, indem sie eine Vermehrung der Wagenzahl herbeiführt, eine Erfahrung, die auch durch die entsprechenden Vorgänge in Amerika bestätigt wird.

Der Steuersatz für Privatwagen mit weniger als 6 PS beträgt in England 6 Pfd. Sterl. und steigt dann für jede angefangene PS mehr um 1 Pfd. Sterl.; hieraus ergibt sich eine durchschnittliche Besteuerung der nach PS besteuerten Wagen mit 12,9 Pfd. Sterl. Für Lastwagen einschließlich der Dreiräder mit mehr als 400 kg Gewicht beginnt die Steuer mit 10 Pfd. Sterl. und steigt bis zum 5-Tonner auf 48 Pfd. Sterl.; wird ein Anhänger benutzt, so ist ein Zuschlag von 6 Pfd. Sterl. zu zahlen. Mietwagen werden bei vier Sitzplätzen mit 10 Pfd. Sterl. besteuert; bis zu acht Plätzen beträgt die Steuer 12 Pfd. Sterl. und steigt dann ziemlich stark mit der zunehmenden Zahl der Sitzplätze, bei deren Zählung der Fahrer nicht mitgerechnet wird. Alle diese Sätze gelten für luftbereifte Wagen; für anders bereifte sind sie in den höheren Stufen noch etwas höher, eine mit Rücksicht auf die Straße berechtigte Abstufung. Besondere Sätze bestehen für elektrisch angetriebene Fahrzeuge, und Sechsradwagen werden wie Triebwagen mit Anhänger behandelt.

Aller eingeführter Brennstoff für Motoren ist mit einem Zoll von 4 Pence/Gallon (7,5 Pf./l) belegt.

Im Jahre 1904 verkehrten in Großbritannien, also in England, Schottland und Wales, bereits 45 000 Kraftfahrzeuge, eine für die damalige Zeit beträchtliche Zahl, aber klein im Verhältnis zu der des Jahres 1927: 1 865 000. Von diesen waren 787 000 Privatwagen, 283 000 Last- und 96 000 Mietwagen, 681 000 Krafträder. Auf 36,5 Bewohner kam ein Kraftwagen, auf 55,9 Personen ein Privatwagen. Am stärksten vertreten ist der 12-PS-Wagen mit fast 404 000 Einheiten, also einem reichlichen Viertel der Gesamtzahl der Privatwagen.

Digitized by Google

Vor dem Kriege wurde fast der ganze Bedarf Englands an Kraftstoff auf dem Wege der Einfuhr gedeckt, und zwar wurde er gleich in gebrauchsfähigem Zustande aus dem Auslande bezogen. Neuerdings wird auch Rohöl eingeführt, und in Schottland wird ein Oel aus Schiefer gewonnen, das zu Kraftstoff für Verbrennungsmotoren verarbeitet wird. Im Jahre 1927 wurden etwas über drei Milliarden Liter Brennstoff verbraucht, wovon 2,3 Milliarden raffiniert eingeführt waren, während der Rest roh eingeführt und in England destilliert wurde. 0,4 Milliarden Liter wurden wieder ausgeführt. Der in England aufgespeicherte Vorrat an Kraftstoff reicht im allgemeinen für die nächsten drei Monate.

England führt Kraftwagen in erheblicher Zahl ein; 1926 war die Einfuhr erheblich zurückgegangen, im Jahre 1928, für das erst die Ergebnisse der ersten sechs Monate vorliegen, war sie wieder gestiegen. Vollständige Geschäftswagen werden nur in verschwindender Zahl eingeführt, beträchtlicher ist die Zahl der aus dem Ausland bezogenen Fahrgestelle und Privatwagen. An der Spitze der Länder, die Wagen und Fahrgestelle nach England liefern, stehen die Vereinigten Staaten, dann folgen Frankreich und Kanada sowie Italien und Belgien. Die Einfuhr aus Deutschland und Oesterreich ist unbedeutend. Einige Zahlen aus dem Gebiete der Einfuhr für die erste Hälfte 1928 sind nachstehend zusammengestellt:

	Privatwagen		Geschäftswag.		Fahrgestelle	
	Anzahl	Wert in £	Anzahl	Wert in £	Anzahl	Wert in £
Vereinigte Staaten. .	5 558	871 629	4	1 255	6 438	578 594
Frankreich . .	1 475	251 070	7	1 170	428	81 312
Kanada	1 152	283 007	—	—	1 867	215 199
Italien	118	20 255	—	—	312	48 103
Belgien	396	141 794	—	—	266	91 366
Deutschland	24	8 534	8	3 372	19	11 831
Oesterreich .	17	4 430	—		4	1 674

Der britische Kraftwagenbau hat im Jahre 1927 209 000 Kraftfahrzeuge, und zwar 157 000 Personen- und 52 000 Lastwagen, herausgebracht. Im Jahre 1923, dem ersten, für das eine entsprechende Statistik vorliegt, waren die Zahlen 88 000 = 66 396 + 21 604. Das Verhältnis der Personen- zu den Lastwagen ist also ungefähr dasselbe, annähernd 3 : 1, geblieben. Daß die Verfahren zur Herstellung der Kraftwagen in den letzten Jahren wesentlich vervollkommnet worden sind, geht aus den Leistungen hervor, die in den Jahren 1924 auf den einzelnen im Kraftwagenbau beschäftigten Mann entfielen. Sie betrugen:

im Jahre 1924 . 1,99 Privatwagen im Werte von 600,9 £ und 0,55 Geschäftswagen im Werte von 545,3 £
„ „ 1927 . 2,81 „ „ „ „ 666,3 £ „ 0,95 „ „ „ „ 642,3 £

Aus diesen Zahlen geht zugleich hervor, daß die Wagen in den vier Jahren des Berichtszeitraumes sehr erheblich billiger geworden sind.

Im Bau und bei der Instandsetzung von Kraftwagen sowie bei der Herstellung von Zubehör, Ersatzteilen und Reifen, arbeiteten im Jahre 1927 257 000 Personen; die Zahl ist seit 1907 auf fast das Sechsfache angewachsen. Der Durchschnittswochenlohn der gelernten und ungelernten Arbeiter betrug im Jahre 1927 80 Sh. 7¼ d, fast genau doppelt soviel wie im Jahre 1914.

Der schon erwähnte Rückgang des Verkaufswertes traf namentlich die Privatwagen. Setzt man den Preis im Jahre 1914 gleich 100, so betrug er in der ersten Hälfte des Jahres 1928 nur 82,1 bei einem Steigen der Kosten der Lebenshaltung auf 164,4; daraus ergibt sich ein Sinken des Preises, in Gold ausgedrückt, auf 49,9.

Ueber das Kapital, das in den am englischen Kraftwagenbau beteiligten Unternehmen angelegt ist, können keine genauen Angaben gemacht werden. Eine Zusammenstellung, die nur 35 solcher Unternehmen, vermutlich aber die führenden unter ihnen, enthält, weist ein Kapital von 35,5 Mill. Pfd. Sterl. nach dem Stande vom Juni 1928 nach.

Die Kraftwagenausfuhr aus England belief sich in der ersten Hälfte des Jahres 1928 auf 10 658 Einheiten im Werte von 2 212 013 Pfd. Sterl.; darunter waren 5991 Privatwagen, 442 Lastwagen und 4725 Fahrgestelle. Die ausgeführten Wagen gingen, wie es nur naheliegt, im wesentlichen nach den englischen überseeischen Siedelungen und nur zu einem kleinen Teil in andere Länder.

Außer der Gesellschaft der Kraftwagenfabrikanten und -händler, auf deren Veröffentlichung sich die vorstehenden Angaben stützen, gibt es noch eine Anzahl weiterer Vereinigungen der am englischen Kraftwagenwesen beteiligten Kreise. Der erwähnten Gesellschaft gehören mit verschwindenden Ausnahmen die Fabrikanten und Händler an, die Kraftwagen, auch mit Dampf und Elektrizität angetriebene, Motorboote, Zubehörteile und Reifen herstellen oder mit diesen Gegenständen handeln; auch die Raffinerien und die Kreise des Brennstoffhandels sind dabei beteiligt. Die Fabrikanten hatten ursprünglich eine Vereinigung für sich; neuerdings bildet sie eine Abteilung der Gesellschaft der Fabrikanten und Händler. Daneben besteht noch eine Vereinigung der Fahr- und Motorradfabrikanten, die ebenso wie jene alljährlich eine Ausstellung in der Olympia veranstaltet. Die Händler sind in drei Vereinigungen zusammengeschlossen, dem Institute of Motor Trade, der Motor Trade Association und der Motor Agents' Association. Die Förderung des Kraftfahrwesens, namentlich seiner sportlichen Seite, hat sich der 1897 gegründete Königliche Automobilklub zur Aufgabe gemacht, mit dem fast alle örtlichen Vereinigungen auf dem Gebiet und diejenigen in den englischen überseeischen Siedlungen in Verbindung stehen. Aehnliche Ziele verfolgt die Automobile Association, die, 1905 gegründet, über 375 000 Mitglieder hat. Die Unternehmer, die Lastkraftwagen und Omnibusse betreiben, haben sich 1903 zu einer Vereinigung zusammengeschlossen. Wissenschaftlichen Zwecken dienen die Gesellschaft der Kraftwagen-Ingenieure und mehrere Forschungsgesellschaften. Endlich besteht ein Ausschuß für Fragen der Gesetzgebung. *1366*

PALLAS EINSPRITZVORRICHTUNG
für jeden Motor und jeden Wagen
BEWIRKT SOFORTIGES ANSPRINGEN DES MOTORS
BEI STÄRKSTER KÄLTE

Digitized by Google

Kleine Mitteilungen

Günstige Konjunktur der österr. Autoindustrie. Die schon seit Jahresbeginn anhaltend gute Beschäftigung der österreichischen Automobilindustrie hat durch die Berliner Automobil-Ausstellung, wo insbesondere Steyr und Austro-Daimler über Erwarten gute Erfolge erzielen konnten, eine neue Steigerung erfahren. Die Durchschnittsmonatsproduktion von Steyr, die im Vorjahre etwa 400 Wagen betrug, ist nunmehr auf über 500 Wagen erhöht worden, und auch die Austro-Daimler-Werke, die in diesem Jahre bekanntlich mit der Motorradfabrik Puch fusionierten, haben sowohl in dem Automobil- als auch in dem Motorradgeschäft durchaus günstige Ergebnisse aufzuweisen. *1332*

Starkes Anwachsen des argentinischen Automobilimports. Die Annahme, daß Argentinien als eines der zukunftsreichsten und entwicklungsfähigsten Einfuhrländer und demgemäß für den internationalen Handel mit Kraftfahrzeugen eine bedeutende Rolle spielen wird, wird durch die jetzt veröffentlichten Zahlen über den Automobilimport unterstrichen. In den ersten zehn Monaten 1928 betrug die Einfuhr von Personenkraftwagen 38 850 und die von Lastkraftwagen 12 153. Dies bedeutet eine Steigerung von 41 bzw. sogar 91 Prozent gegenüber 1927. *1352*

Erweiterung des polnischen Einfuhrverbotes für deutsche Kraftwagen. Nach einer von der polnischen Regierung erlassenen Verordnung unterliegen zerlegte Personenkraftwagen und Motorräder zukünftig der gleichen Behandlung wie fertige Kraftfahrzeuge und fallen damit unter das Einfuhrverbot. Durch den von Polen im Interesse des einheimischen Karosseriebaues erhobenen Zollzuschlag von 40 bis 60 v. H. auf die Fertigwagen-Einfuhr bestand ein besonderer Anreiz zum Export von Einzelteilen. Das 1927 auf Grund eines besonderen Abkommens der deutschen Kraftfahrzeugindustrie zugestandene Einfuhrkontingent ist abgelaufen. Die deutsche Kraftwagenausfuhr nach Polen, die sich trotz aller Handelshemmnisse gegenüber 1927 mehr als verdreifacht hatte, wird durch diese neuerliche Entwicklung empfindlich gestört. *1338*

In Frankreich laufen über eine Million Wagen. Die unaufhaltsam fortschreitende Entwicklung der Motorisierung Frankreichs spiegelt sich in der Zahl der in Frankreich zugelassenen Automobile und Lastwagen wider. In den letzten Tagen ist die erste Million überschritten worden. *1330*

Verstärkter italienischer Automobilexport nach Deutschland. Italienischen Meldungen zufolge hat sich die Anzahl der im vergangenen Jahre nach Deutschland ausgeführten Automobile um 1300 gegenüber dem Jahre 1927 vermehrt und betrug 7300 Stück, während im Jahre 1926 nur 2000 Wagen nach Deutschland exportiert wurden. Die Liste der nach Deutschland exportierenden Firmen wird von den Fiat-Werken angeführt, die 2300 Wagen nach Deutschland verkauften. *1395*

Starke Zunahme des deutschen Autoexports nach der Tschechoslowakei. In den ersten elf Monaten 1928 wurden aus Deutschland 510 Kraftwagen nach der Tschechoslowakei exportiert, während die entsprechende Zahl für 1927 nur 227 betrug. *1396*

Rußland plant den Bau einer Automobilfabrik. Der Aufsichtsratsvorsitzende der russischen Staatsbank führt in New York Verhandlungen wegen des Baues einer großen russischen Automobilfabrik. *1397*

Deutscher Schalldämpfer-Wettbewerb. Der Wettbewerb, welcher vom Automobilclub von Deutschland und vom Allgemeinen Deutschen Automobil-Club gemeinsam veranstaltet wird, hat im In- und Ausland größtes Interesse gefunden. Aus allen Teilen der Erde laufen täglich zahlreiche Anfragen ein. Da der Wettbewerb auf breitester Grundlage vor sich gehen soll, um wirklich brauchbare Ergebnisse zu erzielen, andererseits aber ein großer Teil der Konkurrenten mit der Herstellung seiner Modelle nicht rechtzeitig fertig geworden ist, so haben sich die Veranstalter entschlossen, den Nennungsschluß bis zum 31. Januar 1929 hinauszuschieben. *1328*

Austin Motor Car in London. Die Gesellschaft, nach deren Lizenzen der deutsche Dixi-Wagen gebaut wird, ist zurzeit auch in den Vereinigten Staaten auf der Suche nach Interessenten für ihre Konstruktion. Trotzdem in Amerika in dem Produktionsprogramm der großen Autofirmen ein brauchbarer Kleinwagen fehlt, werden die Aussichten für den Austin-Wagen in amerikanischen Fachkreisen angesichts der Einstellung des dortigen Publikums als nicht sehr günstig beurteilt. *1394*

General Motors in Ungarn. Die Ungarische Allgemeine Maschinenfabrik A.-G., der größte Automobilproduzent in Ungarn, steht zurzeit mit General Motors in Verhandlungen, die auf die Uebernahme der Aktienmajorität hinzielen. *1393*

Firmenberichte

Wanderer-Werke A.-G., Chemnitz. Der Abschluß der Gesellschaft für das am 30. September 1928 abgelaufene Geschäftsjahr ergibt eine Halbierung der Vorjahresdividende von 12 Prozent auf 6 Prozent. Der Reingewinn beträgt 1,295 Mill. M. (1,832). Zur genaueren Beurteilung der Bilanz wird man den Geschäftsbericht abwarten müssen, da für ihn die Bewegung des Kreditorenkontos und der aus der Automobilfabrikation resultierende Anlagenzuwachs entscheidend sein wird. Die Generalversammlung findet am 14. Februar 1929 statt. *1378*

And. Veigel, Tachometerfabrik, Stuttgart-Cannstatt. Zu der Notiz „Zusammenschluß in der Tachometerindustrie" in Heft 24 vom 15. Dezember 1928 teilt die Firma mit, daß diese Angaben inzwischen durch den Gang der Ereignisse überholt seien. Die Firma Andreas Veigel hat sich inzwischen von den Verhandlungen über den Zusammenschluß der drei Tachometerfabriken Veigel, Deuta und Ota zurückgezogen und hält ihre Fabriktion im vollen bisherigen Umfange und in der bisherigen Weise in Cannstatt aufrecht. *1377*

Chrysler Motors Corp. Dieser drittgrößte Autokonzern in den Vereinigten Staaten hat die „Chrysler Export Corporation" als eigene Exportorganisation errichtet. Die neue Gesellschaft übernimmt den Vertrieb von Chrysler, Plymouth, Dodge Brothers, De Soto (Personenwagen), sowie Graham Brothers und Fargo (Lastkraftwagen). Die neue Gesellschaft gilt als eine direkte Konkurrenzgründung gegen die General Motors Export Corporation. *1389*

Zschopauer Motorenwerke A.-G., Zschopau. Der Preis für den drei- bis viersitzigen DKW-Wagen ist von 2500 M. auf 2285 M. erheblich herabgesetzt, um dem eleganten und zuverlässigen Kleinauto eine noch stärkere Verbreitung im Sinne eines Volksverkehrsmittels zu ermöglichen. *1390*

NSU Automobil A.-G. in Heilbronn. Unter dieser Firma ist die bereits früher vorgesehene Gesellschaft zur Uebernahme des Heilbronner Werkes aus dem Bestande der NSU Vereinigte Fahrzeugwerke Akt.-Ges., Neckarsulm, gegründet worden. Das Kapital

Digitized by Google

AUTO-

Unfall-, Haftpflicht-,
Kasko-Versicherungen

sowie

Haftpflicht- und Unfall-
Versicherungen jeder Art

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft

Berlin-Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

AUTOK
AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit, sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Automarkt

Zu verkaufen:

1 Benz-Höhenwagen 18/45 PS,

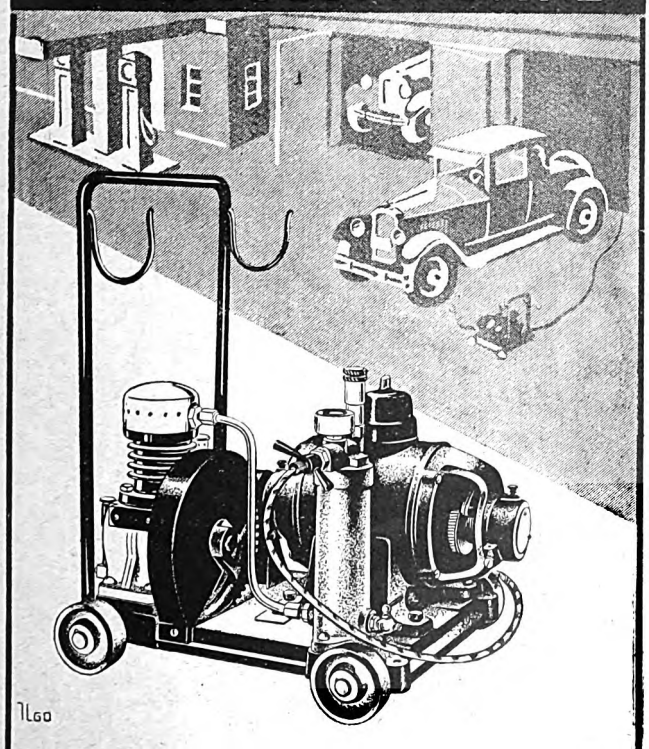
offen und geschl. Verdeck, ca. 20 Sitzplätze elektr. Licht, gut bereift.

1 Chevrolet, 1,5 To.,

mit Pritsche, Verdeck, 15 Polstersitze und Metzgeraufbau, elektr. Lichtanlasser, versteuert, neuwertig. Evtl. Tausch gegen guten 6-Sitzer, neu oder gebraucht.

Auskunft: Geschäftsstelle des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, Säckingen (Wttbg.), Tel. 136, Max Schlageter

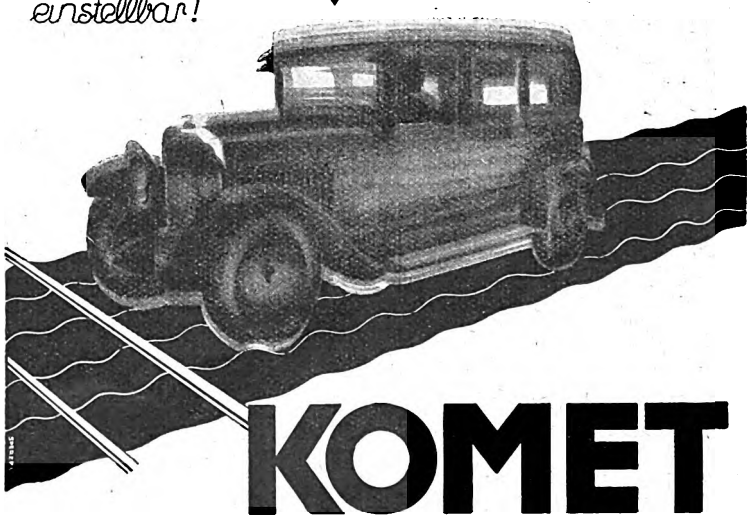
AEG ELEKTRISCH BETRIEBENE AUTOLUFTPUMPE



ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

mit Servo-Wirkung
für jeden Wagen
einstellbar!

SOLCHE
ERSCHÜTTERUNGEN
VERHINDERT



KOMET
STOSSDÄMPFER

FRANKFURT A·M·FECHENHEIM

Digitized by Google

besteht aus 500 000 RM. Vorzugsaktien mit zehnfachem Stimmrecht und 1 500 000 RM. Stammaktien. Der Aufsichtsrat besteht aus Bankdirektor Paul Schmidt-Branden (Vorsitzender), Kommerzienrat Bachrach (München), Ingenieur Rambaldo Bruchi (Turin), Rechtsanwalt Dr. Hugo Israel (Berlin) und Ingenieur Diego Soria (Turin).

Hercules-Werke A.-G. in Nürnberg. In der Aufsichtsratssitzung wurde beschlossen, aus dem für das Jahr 1927/28 erzielten Reingewinn von 78 035 RM. (127 715) einen Betrag von 77 056 RM. (56 936) zu Abschreibungen und Rückstellungen zu verwenden. Der Rest zuzüglich Vortrag aus dem Vorjahr in Höhe von 15 515 RM. verbleibt mit insgesamt 15 595 RM. auf neuer Rechnung. Eine Dividende gelangt demnach nicht zur Verteilung (i. V. 5 Prozent).

André Citroën Automobil-Gesellschaft in Paris. In der Generalversammlung machte André Citroën interessante Mitteilungen über die Umsätze und die Marktlage der Gesellschaft.

Danach haben sich die Umsätze wie folgt entwickelt: Erstes Halbjahr 1927: 624 Mill. Franken, zweites Halbjahr 1927: 586 Mill. Franken, erstes Halbjahr 1928: 800 Mill. Franken, zweites Halbjahr 1928: 600 Mill. Franken. Die Produktionskapazität der Gesellschaft ist infolge der Umstellungsmaßnahmen auf einen neuen Wagentyp erheblich gestiegen. Die Produktion, die im Monatsdurchschnitt des Jahres 1927 6150 Wagen und des ersten Halbjahres 1928 6978 Wagen betrug, erhöhte sich bis auf 8830 Wagen im Dezember 1928. Die Gesellschaft hofft, vom Jahre 1929 ab eine Monatsproduktion von 10 000 Wagen zu erreichen und hat deshalb dem Ausbau ihres Verkaufssystems eine besondere Aufmerksamkeit zuteil werden lassen. Das ausgedehnte Filialnetz im Inlande wurde ausgebaut, und zur Förderung der Kreditverkäufe ein Abkommen mit der „Société pour le Développement de la vente à Credit" abgeschlossen. Die Zahl der Filialen und Verkaufsstellen im Auslande, die sich in elf europäischen und zahlreichen überseeischen Ländern befinden, wurden von 603 auf 755 erhöht.

Deutsche Edelstahlwerke Akt.-Ges. Die Gesellschaft beabsichtigt, ihre Abteilung Krefelder Stahlwerke auszubauen. Das Krefelder Stahlwerk ist sehr gut durchorganisiert und hat im abgelaufenen Jahre im Vergleich zu den übrigen Abteilungen unter besonders guten Produktionsverhältnissen gearbeitet.

C. D. Magirus A.-G., Ulm-Donau. Gegen schärfste ausländische, insbesondere französische Konkurrenz erhielt die Firma von der Stadt Barcelona Auftrag auf 18 Feuerlöschfahrzeuge im Werte von einer halben Million Mark. Die Geräte (Autospritzen von 2000 Liter Minutenleistung mit Patentleitern von 20 m Höhe, Magirus-Automobiltankwagen und automatische Drehleitern mit 30 m Steighöhe u. a.) sind zunächst zum Schutz der Weltausstellung in Barcelona bestimmt. Auch das Rußlandgeschäft der Firma hat sich 1928 gut entwickelt und erreichte einschließlich der Reparaturlieferungen einen Umsatz von 500 000 RM. Insbesondere wurden in letzter Zeit mehrfach Auto-Schaumlöschfahrzeuge geliefert, die für die Erdölgebiete bestimmt sind; sie sollen zum Löschen von Brennstofflagern dienen, deren Brand durch Wasser nicht unterdrückt zu werden vermag. Insgesamt wurde 1928 eine Steigerung der Ausfuhr von 25 v. H. erzielt.

Auch der Inlandabsatz war 1928 erheblich größer als im Vorjahr. Diese Steigerung wurde durch eine Neuorganisation des Vertriebsapparates, und zwar vor allem im Omnibusgeschäft, erreicht; die Werke versuchten erfolgreich, ihre Modelle durch konstruktive Aenderungen den praktischen Bedürfnissen ihrer Kundschaft anzupassen und erzielten dadurch auch in diesem Fabrikationszweig eine wesentliche Erhöhung ihres Absatzes. *1886*

Daimler-Benz Akt.-Ges. in Stuttgart. Der Geschäftsgang ist auch in den letzten drei Monaten des vergangenen Geschäftsjahres trotz der ruhigen Saison nicht unbefriedigend gewesen. Der gesamte Jahresabsatz geht über den Absatz des Vorjahres hinaus. Die Bankschulden, die im wesentlichen aus der Verbesserung der maschinellen Einrichtungen entstanden sind und im Oktober 1928 mit 7 Mill. M. bekanntgegeben wurden, haben sich nicht verändert. Ueber das Ergebnis des abgelaufenen Geschäftsjahres läßt sich erst nach Abschluß der im Gange befindlichen Inventurarbeiten ein Ueberblick gewinnen. Die Kapitaltransaktionen, über welche bei anderen Automobilfabriken berichtet wurde, werden nicht erwogen. Der Frühjahrskampagne sieht die Firma mit ihrem Typenprogramm, welches erhebliche Fortschritte bringt, vertrauensvoll entgegen.

Wanderer-Neuorganisation in Berlin. Ab 1. Januar 1929 liegt der Verkauf der Wanderer-Automobile in Berlin ausschließlich in den Händen der neuerrichteten Wanderer-Niederlassung und der Firma Rudolf Caracciola & Co., Berlin W 15, Kurfürstendamm 66, Telephon: Bismarck 9627, 9337.

Die Ausstellungsräume der Berliner Wanderer-Filiale befinden sich Unter den Linden 42, Reparaturwerkstatt und Kundendienst Johannisstraße 18/19, Telephon: Norden 11 677/79. *1884*

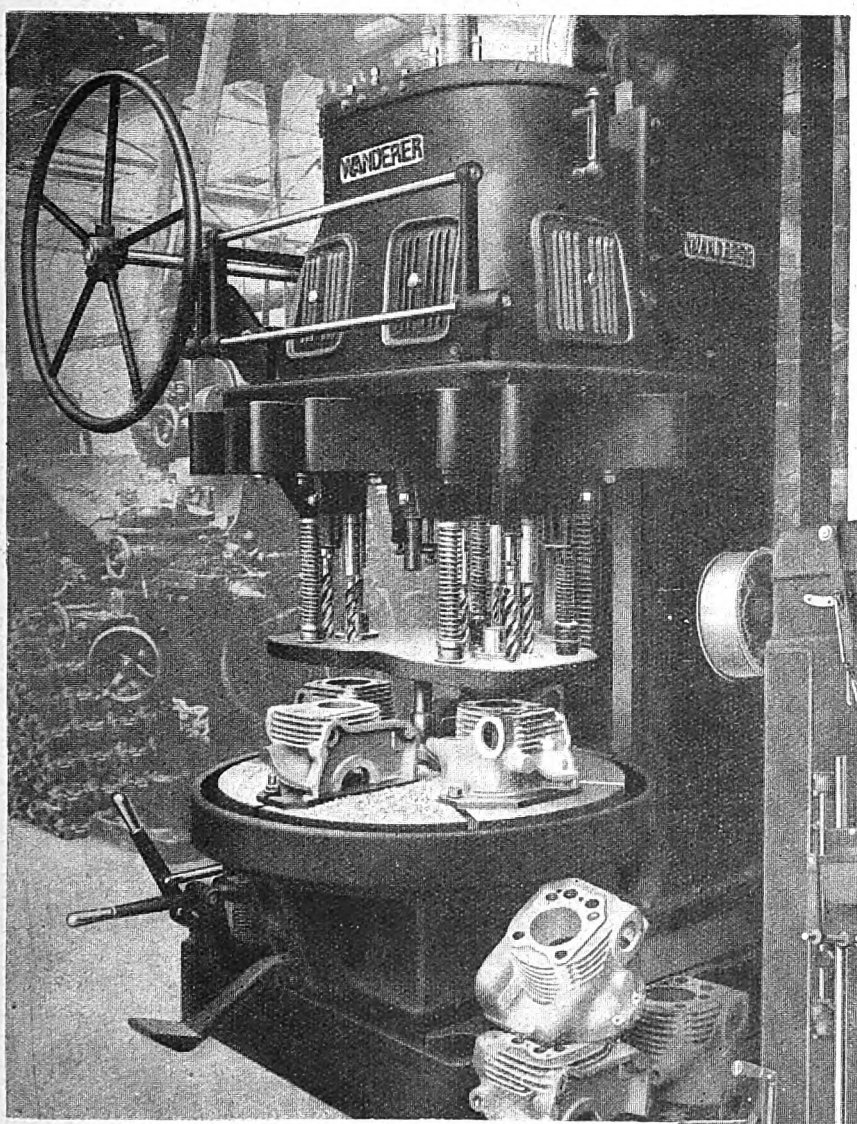
Vogtländische Maschinenfabrik in Plauen. Die Dividendenerhöhung von 4 auf 6 Prozent ist nur zum Teil eine Folge des von 490 885 M. auf 543 879 M. erhöhten Reingewinns, sie rührt vielmehr auch teilweise daher, daß die im Vorjahre erforderlichen Dividendennachzahlungen auf die 900 000 M. Vorzugsaktien (insgesamt 108 000 M.) diesmal in Wegfall kamen. Der Rohgewinn, der sich bei einem um 20 Prozent erhöhten Umsatze ergab, beträgt 3.516 Mill. M. (3,184). Man berichtet von einem anhaltend günstigen Geschäftsgange, der freilich durch den fünfeinhalbwöchigen Streik in der sächsischen Metallindustrie in Mitleidenschaft gezogen wurde, und beklagt sich über die fortgesetzten Lohnerhöhungen und über die gegenüber der Auslandskonkurrenz nachteilige deutsche Lohnpolitik. Die Fabrikation von Lastkraftwagen und Omnibussen mußte erheblich vergrößert werden, um den Anforderungen gerecht zu werden, wenn auch die erzielten Preise durch ganz unnötiges Unterangebot deutscher Konkurrenzfabriken so sehr gedrückt waren, daß ein entsprechender Nutzen nicht erzielt werden konnte. Die zukünftige Entwicklung des Geschäftsganges wird stark davon abhängen, daß die Wirtschaft vor Erschütterungen bewahrt bleibt und so die Kaufkraft der Abnehmer erhalten und gestärkt wird.

Triumph-Werke Nürnberg A.-G., Nürnberg. Die Umsätze in der Motorrad- und Schreibmaschinen-Abteilung konnten nennenswert erhöht werden, während diejenigen in der Fahrrad-Abteilung — trotz der im allgemeinen ungünstigen Lage dieser Branche — nur unwesentlich geringer gegenüber dem Vorjahre waren.

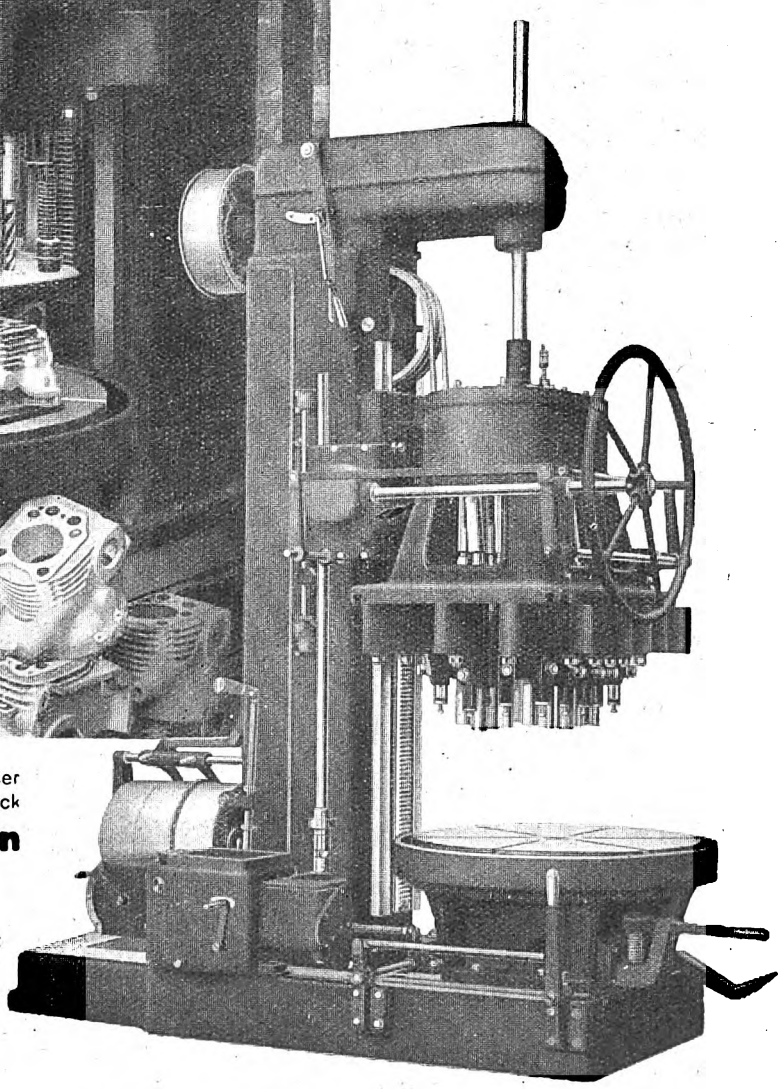
Es wird vorgeschlagen, von dem Reingewinn von 888 000 M. (i. V. 440 000 M.) 15 Prozent Dividende zu verteilen. Der Generaldirektor der Gesellschaft, Herr Carl Schwemmer, welcher seit Gründung dem Unternehmen angehörte, zieht sich aus Gesundheitsrücksichten ins Privatleben zurück. Seine Zuwahl in den Aufsichtsrat soll der nächsten Generalversammlung vorgeschlagen werden. Die ordentliche Generalversammlung findet am 6. Februar 1929 statt. *1888*

Digitized by Google

WANDERER
VIELSPINDEL-BOHRMASCHINEN



GEWÄHRLEISTEN DIE GRÖSSTE PRODUKTIONS-STEIGERUNG



Früher brauchte man zum Bohren dieser Gehäuse (8 Löcher: 2 Stück 26 mm ∅, 4 Stück 20 mm ∅, je 1 Stück 8 mm ∅ und 7 mm ∅) **15 Minuten**

Jetzt bohren wir diese Löcher in **2 Minuten**

auf unserer 16 spindligen Bohrmaschine

Auch Sie können Ihre Produktionskosten stark herabsetzen! Senden Sie uns Zeichnungen Ihrer Werkstücke und wir werden Ihnen zeigen, welche bedeutenden Ersparnisse Sie mit der Wanderer-Vielspindel-Bohrmaschine erzielen können

WANDERER-WERKE A.-G. SCHÖNAU BEI CHEMNITZ

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Internationale Angleichung im Automobilbau.** Friedmann. Motzschrft., Dez. 1928, S. 604. Gegenüberstellung einiger deutscher und ausländischer Wagen.

Wann rentiert sich für Geschäftsinhaber ein Auto? Hagstotz. Auto-Rdschau, 15. Jan. 1929, S. 30. Für wen eignet sich Kundenbesuch im Auto? Kostenberechnung und -vergleich bei verschiedenen Leistungen.

Kapitalzins und Autoindustrie. Auto-Rdschau, 15. Jan. 1929, S. 37. Kapitalbedarf deutscher Kraftwagenfabriken. Kreditverhältnisse. Wettbewerb des Auslandes. Ausfuhr.

Das Problem des gebrauchten Wagens. Ludwig. Auto-Rdschau, 1. Jan. 1929. Handel muß gebrauchte Wagen in Zahlung nehmen. Gebrauchs- und Marktwert gebrauchter Wagen. Tax- und Treuhandstelle des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, Berlin.

Französische Kraftwagenindustrie. Engineer vom 12. Okt. 1928. Überblick über den Kraftwagenbau in Frankreich.

Italiener in der deutschen Automobilindustrie. Auto-Rdschau, 1. Jan. 1929, S. 15. Beteiligung von Fiat an NSU. Wirtschaftliche Folgen. Wichtiger Schritt zu europäischer Zusammenarbeit.

Die Kraftwagenindustrie. Engg., 7. Dez. 1928, S. 318. Kraftwagenbau in England; Ein- und Ausfuhr.

Betriebsprüfung von Kraftwagen. Engg., 28. Dez. 1928, S. 813. Verfasser empfiehlt für neue Wagen eine Erprobung auf dem Prüfstand und auf der Straße.

II a. **Abnutzung der Zylinder von Kraftwagenmotoren mit Aluminiumkolben.** Fleury. Gén. civ., 15. Dez. 1928, S. 587. Zylinder leidet bei hohen Geschwindigkeiten durch Abnutzung. Bei Wagen neuerer Bauart soll in der Stadt mit dem dritten Gang, auf der Landstraße mit dem vierten gefahren werden.

Bestimmung der tatsächlichen Motorstärke. Dupré. PL, 15. Dez. 1928, S. 61. Beschreibung und Würdigung von Kraftmessern.

d. **Fahren bei Nacht, im Nebel, im Regen.** Motor (London). 4. Dez. 1928, S. 904. Drei Aufsätze, die Lampen, Vorrichtungen zum Abblenden, Schutzscheiben, Wischer beschreiben.

e. **Entwicklung der Schmierung des Fahrgestells von Lastkraftwagen.** Mantin. PL, 15. Dezember 1928, S. 57. Beschreibung von Schmiervorrichtungen, Staufferbüchsen usw., selbsttätige Schmierung aller Teile von einer Stelle aus.

f 6. **Das Problem der richtigen Bremseneinstellung.** Lapp. Auto-Rdschau, 1. Jan. 1929, S. 6. Bremsen müssen richtig eingestellt werden. Vierradbremse. Theoretische Beziehungen zwischen Wagengewicht, Verzögerung und Bremskraft.

Das Problem der richtigen Bremseneinstellung. Lapp. Auto-Rdschau, 15. Jan. 1929, S. 28. Beschreibung der Cowdrey-Bremsenprüfeinrichtung. Ermittlung der richtigen Einstellung der Bremsen.

g. **Aufbauten für Kraftwagen.** Mod. Trpt., 22. Dez. 1928, S. 18. Wiedergabe eines Vortrags, in dem die Vorteile der tiefliegenden Ladefläche geschildert werden. Für große Lasten soll der Aufbau lieber lang als breit sein. Abbildung eines Wagens zur Beförderung von Glastafeln.

h. **Zündapp Z 200.** Motzschrft., Dez. 1928, S. 626. Beschreibung des Rades, Motors, Rahmens.

III a. **Schwierigkeiten beim Anfahren und deren Beseitigung.** Motor (London), 4. Dez. 1928, S. 916. Kühlerschutz, Anwärmen usw.

Auswahl des Wagens für den öffentlichen Personenverkehr. Mantin. PL, 15. Dez. 1928, S. 33. Gesichtspunkt für die Auswahl; Beschreibung einiger Bauarten.

Verkehrsfragen in Paris. Mod. Trpt., 22. Dez. 1928, S. 3. Polizeiliche Vorschriften, Lichtsignale.

b. **Omnibusverkehr der Reading-Eisenbahn.** Ry. Age, 24. Nov. 1928, S. 1065. Die Reading-Gesellschaft betreibt 14 Omnibusstrecken auf Straßen von 430 km Länge. Beschreibung der Wagen, des Dienstes, der Garagen und Unterhaltung.

III b. **Noch ein Straßenschlafwagen.** Mod. Trpt., 22. Dez. 1928, S. 17. Schlafwagen der Expreß Motors, Darlington, für den Verkehr Newcastle—London. Sechszylinder-Motor. 12 Schlaflager.

c. **Fernomnibusse in den Vereinigten Staaten.** Wernekke. Auto-Rdschau, 1. Jan. 1929, S. 9. Betriebskosten im Fernverkehr. Geschwindigkeit. Beförderungsbedingungen. Omnibushöfe.

Der Kraftwagen im Dienste der Reichspost. Runkel. Auto-Rdschau, 1. Jan. 1929, S. 11. Fernverkehr der Post mit Personen und Gütern. Kraftwagen im Telegraphenbaudienst. Benzin- und elektrische Wagen. Statistik.

d. **Umgang mit Vorräten für Kraftomnibusse.** Stackpole. Ry. Age, 24. Nov. 1928, S. 1061. Lagerung von Ersatzteilen, Buchführung. Lagerung von Brennstoffen und Schmiermitteln. Umgang mit Schrott.

e. **Moderne Kraftstoff-Förderung.** Dr. W. Auto-Rdschau, 15. Jan. 1929, S. 25. Normung der Betriebsstoffe durch Benzolverband. Ihre Prüfung auf Brauchbarkeit.

Motorenbrennstoffe aus Kohle. Engg., 4. Jan. 1929, S. 8. Bericht über einen Vortrag in Montreal, in dem das Bergius-Verfahren, die Arbeiten der I. G. Farben-Industrie usw. beschrieben werden.

f. **Luxusaufbauten von Faurax und Chaussende.** Mantin. PL, 15. Dez. 1928, S. 54. Aufbauten mit Heizung, Lüftung, Wascheinrichtung, Abort, Bar. Bewegliches Verdeck.

IV b. **Schleifmaschinen für Bau und Reparatur von Kraftfahrzeugen.** Werkzmasch., 15. Dez. 1928, S. 482. Rund-, Nockenwellen-, Zylinder-, Flächenschleifmaschine.

d. **Neuere Lacke und Lackierverfahren.** Motzschr., Dez. 1928, S. 632. Glasso-Lackierung (Nitrozellulose-Lack).

Farb- und Lackspritzverfahren. Funk. Motzschr., Dez 1928, S. 628. Direkte und indirekte Zerstäubung, Zerstäubung durch Rotation.

e. **Beseitigung von Abnutzung und Instandsetzung.** Mautin. PL, 15. Dez. 1928, S. 58. Beschreibung des Lagers „Silentbloc".

V. **Garagenheizung.** Motor (London), 4. Febr. 1928, S. 919. Davysche Sicherheitslampen, Warmwasserheizung, Oefen, elektrische Heizung.

Garagen und Tankstellen. Ry. Gette, 21. Dez. 1928, S. 794. Lagerung des Brennstoffs in England, Pumpen, Meßvorrichtungen.

VI. **Lastkraftwagen auf der Berliner Ausstellung.** Demay. PL, 15. Dez. 1928, S. 49. Beschreibung von Einzelheiten und Wagen (Daimler, Benz, MAN, Vomag, Henschel, Büssing, Hansa-Lloyd, NAG, Dürkopp).

Ausstellung von Lastkraftwagen. Delpeyroux. PL, 15. Dez. 1928, S. 36. Beschreibung von Einzelheiten, Schweröl-motor, Sechsradwagen, Sechszylindermotoren auf der Pariser Ausstellung 1928.

Lastkraftwagen auf der Ausstellung in Brüssel. Blockouse. PL, 15. Dez. 1928, S. 45. Beschreibung einiger herausgegriffenen belgischen Wagen auf der Brüsseler Ausstellung 1928.

Internationale Automobil- und Motorrad-Ausstellung Berlin 1928. Motzschrft., Dez. 1928, S. 606. Standberichte und Typentafeln.

Der Kraftomnibus auf der letzten Pariser Automobilausstellung. Jonasz. Verkehrstechnik vom 11. Jan. 1929, S. 24. Entwicklungsmöglichkeiten in Frankreich. Neue Fahrgestelle. Sechs Zylinder. Vorderradantrieb.

Kraftwagen-Ausstellung Olympia. Engineer vom 12., 19., 26. Oktober 1928, S. 394, 438, 464. Eingehende Beschreibung der ausgestellten Wagen.

22. Kraftwagen- und Fahrrad-Ausstellung. Delanghe. Gén. civ. vom 8. Dez. 1928, S. 54. Lastwagen, Brennstoff; Fahrzeuge mit Gaserzeugern; Dieselmotoren für Kraftwagen; elektrische Fahrzeuge. Beschreibung einiger Wagen, darunter solche mit Kippaufbau, mit Tiefrahmen usw.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

MAR. 1529R

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

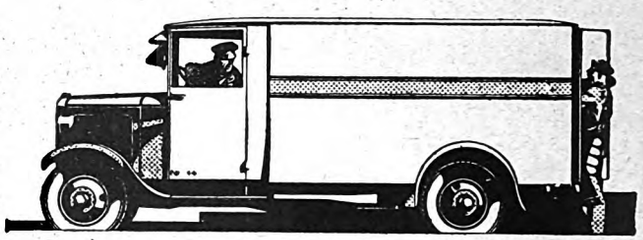
DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 4. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. Februar 1929

Digitized by Google

NAG-1½-Tonner – der wirtschaftliche Nutzwagen für den Schnelltransport

Ein Schnellastwagen mit guter Steigfähigkeit. Kein Personenwagen-Chassis, sondern ein Fahrgestell mit besonders ausgebildetem Lastwagenmotor, mit breitem, starkem Chassisrahmen und entsprechenden Aggregaten. Seine hohe Lebensdauer gewährleistet eine günstige Amortisation.



Um diese bewährte Schnellastwagen-Konstruktion auch größeren Belastungen nutzbar zu machen, wird sie auch als robustes Dreiachs-Fahrgestell für 2½ to Nutzlast geliefert.

Setzen Sie sich mit uns in Verbindung! Wir werden Ihnen für jeden Verwendungszweck ein vorteilhaftes Angebot machen.

Nationale Automobil-Gesellschaft, Aktiengesellschaft
Berlin-Oberschöneweide

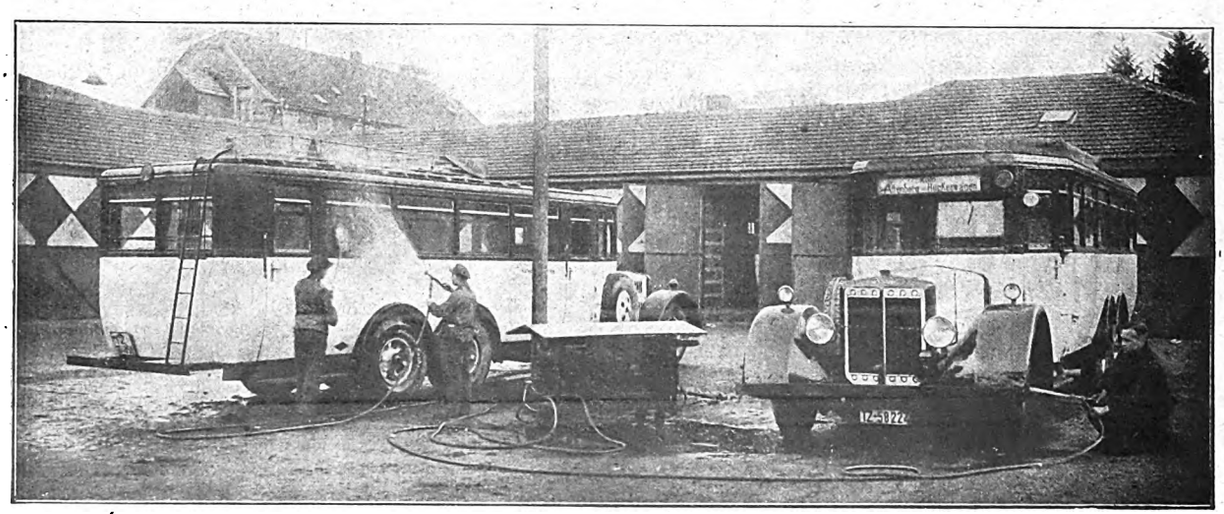
Verkaufsstellen in allen Teilen Deutschlands werden nachgewiesen

---

Gleichzeitiges Waschen zweier Omnibusse

mit der

„Cyclon" Myers Hochdruck Wagen-Waschmaschine



Zweigbüros Berlin von Werken der Metallindustrie G. m. b. H.
Berlin W 15, Kurfürstendamm 45

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 4 Berlin, 15. Februar 1929 31. Jahrg.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins		Kraftwagen zur Miete	Seite 80
Mitgliedsbeiträge für 1929	Seite 69	Bücherschau	„ 82
Taxstelle für gebrauchte Kraftfahrzeuge	„ 70	Verkehrs-ABC	„ 83
Auszug aus dem Protokoll der Generalversammlung des M. M. V.	„ 70	Kraftfahrzeug-Außenhandel 1928	„ 84
Das Problem der Automobilsteuern	„ 72	Kleine Mitteilungen	„ 85
Zunahme der Kraftfahrzeuge in Berlin	„ 72	Firmenberichte	„ 86
Winterfahrt nach Thüringen	„ 73	Kurse — Preise	„ 87
Wann kommt die Normung im Betriebsstoffwesen?	„ 76	Mitteilungen aus der Industrie	„ 88
Der neue »Wanderer«-2½-Liter-Sechszylinder	„ 77		

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Mitgliedsbeiträge für 1929

Laut Beschluß der Generalversammlung vom 28. Januar 1929 sind die Vereinsbeiträge für das Geschäftsjahr 1929 wie folgt festgesetzt:

Mitglieder ohne Kraftfahrzeuge zahlen RM. 15,—
„ mit 1 Motorrad „ „ 21,—
„ „ 1 Wagen „ „ 36,—
„ „ 2 Kraftfahrzeugen „ „ 46,—

Mitglieder mit 3 Kraftfahrzeugen zahlen RM. 56,—, jeder weitere Wagen kostet RM. 5,— mehr bis zum Höchstbetrage von RM. 100,—.

Mitglieder mit Wohnsitz im Auslande zahlen den gleichen Beitrag zuzüglich RM. 5,— für erhöhte Portospesen.

Die lebenslänglichen Mitglieder werden um eine freiwillige Spende zur Erhaltung der Vereinszeitschrift gebeten.

Die einmalige Aufnahmegebühr beträgt in jedem Falle RM. 15,—.

Wir bitten unsere Mitglieder, die fälligen Jahresbeiträge baldmöglichst zu entrichten. Postscheckkonto: Berlin NW 7, Nr. 12407.

SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

Taxstelle für gebrauchte Kraftfahrzeuge

Die seit einigen Monaten in Betrieb befindliche Tax- und Treuhandstelle der beiden Spitzenverbände des Automobilhandels und der Automobilindustrie, in deren Verwaltungsausschuß auch der

Mitteleuropäische Motorwagen-Verein e. V.

vertreten ist, hat sich in vielerlei Hinsicht als eine dankenswerte Einrichtung erwiesen. Sie ist, wie schon früher an dieser Stelle berichtet wurde, eine neutrale Bewertungsstelle für gebrauchte Automobile ohne jedes händlerische Interesse. Daß ihre Einrichtung einem Bedürfnis weiter Kreise entsprach, zeigt die Inanspruchnahme durch die verschiedensten Interessenten zu den verschiedensten Zwecken.

Der häufigste Anlaß zu einer Taxierung ist der Fall der Inzahlunggabe eines alten Wagens beim Ankauf eines neuen; z. B. läßt sich erst auf Grund der eingehenden Untersuchung, die jeder Taxierung vorhergeht, ein Urteil bilden, ob und welche Reparaturen notwendig sind und ob der Wagen solche überhaupt noch lohnt.

Ferner ist die Inanspruchnahme der Taxstelle von zahlreichen Firmen zu erwähnen, welche für die Jahresbilanz eine Bewertung ihrer Fahrzeuge auf der Basis des derzeitigen Marktpreises benötigten.

Ganz besonders aber wird das Bestehen der Taxstelle von all denen begrüßt, die einen gebrauchten Wagen zu kaufen beabsichtigen. Die Untersuchung und die Ausstellung des Certifikats über den Marktpreis hat manchem Käufer erst die Gewißheit eines reellen Kaufes gegeben und damit seine Freude am Besitz erhöht; andererseits hat sie Interessenten veranlaßt, von einem unvorteilhaften Kauf Abstand zu nehmen, und dieselben dadurch vor Verlust bewahrt.

Eine absolut einwandfreie Preisnormierung wird durch die außerordentlich bewährte Einrichtung bedingt, daß zu jeder Taxierung zwei Sachverständige anwesend sind, von denen der eine vom Automobilhandel, der andere von der Automobilindustrie gestellt wird.

Wir möchten daher nicht verfehlen, unsere Mitglieder auf diese neutrale Taxstelle hinzuweisen und die Benutzung derselben angelegentlich zu empfehlen. Die Anschrift lautet: Berlin NW 6, Hannoversche Straße 5.

Auszug aus dem Protokoll

der ordentlichen Vereins- (General-) Versammlung des M. M. V. am 28. Januar 1929 in den Räumen des Generalsekretariats zu Berlin

Tagesordnung:

1. Erstattung des Tätigkeitsberichtes und des Kassenberichtes für das Haushaltsjahr 1928;
2. Bericht der Rechnungsprüfer über die Rechnungslegung und Entlastungserteilung;
3. Umorganisation des Vereins;
4. Bestellung zweier Ausschußmitglieder zur Prüfung der Rechnungslegung und Berichterstattung hierüber an die Generalversammlung;
5. Sonstiges und Anregungen aus der Versammlung.

In Abwesenheit des Präsidenten, Herrn Generaldirektor Kaufmann, eröffnet der stellvertretende Präsident, Herr Major Bilau, die Versammlung und erteilt nach Begrüßung der erschienenen Herren dem Generalsekretär das Wort, welcher zu Punkt 1 der Tagesordnung den Tätigkeitsbericht für das Haushaltsjahr 1928 vorträgt.

Das Jahr 1928 brachte die endgültige Verschmelzung der früheren Mitglieder des vom M. M. V. seinerzeit übernommenen Wirtschaftsverbandes Deutscher Kraftfahrzeugbesitzer e. V., so daß nunmehr auch noch während des Jahres 1928 bemerkbare starke Auf und Ab in der Mitgliederbewegung wohl als beendet angesehen werden kann und eine stetige Fortentwicklung gesichert ist.

Die Uebernahme von einigen Hauptgeschäftsstellenleitern dieses Verbandes sowie die Einstellung einer großen Anzahl neuer Hauptgeschäftsstellenleiter für unsere neuerrichteten Landesgruppen hat im allgemeinen recht gute Ergebnisse gehabt.

Die vom M. M. V. begründete und im Verein mit anderen Verbänden im Vorjahr aufgezogene AHA! Autohilfe G. m. b. H. war leider durch die Leitung ihres früheren Geschäftsführers vor große Schwierigkeiten gestellt, die auch mit Ablauf des Jahres 1928 noch nicht endgültig behoben waren. Es ist nur zu hoffen, daß diese Organisation, welche durch richtigen Ausbau zu einer tatkräftigen Hilfe der Automobilisten heranwachsen könnte, in kommenden Jahren auf breitester Grundlage ihr Programm durchführt.

Der Mitgliederbestand hat im vergangenen Jahre weiterhin zugenommen. Im Kartellverbande des M. M. V. befinden sich noch der „Verband Sächsischer Automobilbesitzer", und der „Allgemeine Schutzverband der Kraftfahrzeugbesitzer", Kraftwagenüberwachungsverein, mit dem Sitz in Mannheim.

Der M. M. V. hat sich auch im vergangenen Jahre in reger Tätigkeit für die Interessen der Konsumenten des Kraftfahrwesens in der Zusammenarbeit mit Behörden und Regierungsstellen eingesetzt. Er hat seinen Einfluß vor allem bei der Verkehrs- und Steuergesetzgebung und bei der fachmännischen Prüfung des deutschen Fahrschulwesens erfolgreich geltend gemacht. U. a. leistete der Verein Mitarbeit bei der Vereinigung der Spitzenverbände des Kraftfahrwesens, im Beirat für Kraftfahrwesen im Reichsverkehrsmini-

Mitglieder des M. M. V. erhalten
kostenlos
technische, juristische und Versicherungs-Beratung
durch die unparteiischen Sachverständigen des M. M. V.

Digitized by Google

sterium, beim Ausschuß für das Verkehrswesen beim Berliner Polizeipräsidium und bei der Deutschen Verkehrswacht und der Verkehrswacht Berlin-Brandenburg. Auch ist es dem M. M. V. gelungen, durch den Automobilclub der Schweiz die Interessen seiner Mitglieder in der Schweiz zu vertreten. Ferner hat der M. M. V. den Verband Oesterreichischer Automobil-Industrieller, Wien, als Mitglied aufgenommen. Mit der holländischen Automobilbesitzervereinigung „Bond van Bedrijsauto Houders in Nederland", Haag, ist der M. M. V. in ein Freundschaftsverhältnis gegenseitiger Interessenvertretung eingegangen.

Das vergangene Jahr wies eine ganz außerordentlich erhöhte Benutzung von Grenzpassierscheinen auf. Eine besondere Erleichterung wurde durch die Carnets de Passages geschaffen, welche beim Bereisen mehrerer Länder durch handliche Aufmachung und vereinfachte Handhabung sich als äußerst beliebt erwiesen haben. Das mit der Hermes getroffene Abkommen hat es ermöglicht, den Mitgliedern die Gestellung einer Bankbürgschaft zur Sicherstellung der Zollgefälle zu ersparen. Die Abteilung der Reiseberatung wurde von Berliner und auswärtigen Mitgliedern lebhaft in Anspruch genommen. Es sind zahlreiche Autoturen durch Deutschland und auch für ausländische Fahrten ausgearbeitet und umfangreiches Kartenmaterial zu Vorzugspreisen ausgegeben worden.

Unsere Berliner Vertragsfahrschule hat sich unter der Leitung unseres Sachverständigen, Herrn Ingenieur Hamann, in günstiger Weise weiterentwickelt. Auch nach der Liquidation der Kraftverkehr Marken A.-G. werden die Mitglieder in der dortigen Fahrschule ausgebildet. Es ist aber beabsichtigt, im Frühjahr anderweitig mit einer Fahrschule in Verbindung zu treten.

Im vergangenen Jahr hat der M. M. V. eine eigene Versicherungsabteilung eingerichtet, welche die laufenden Versicherungsverträge der Mitglieder einer Durchsicht und unparteiischen Prüfung unterzog und vorteilhafte Ratschläge erteilte. Die durch diese Versicherungsabteilung getätigten Abschlüsse brachten den Mitgliedern erhebliche Ermässigungen, ohne sie an eine bestimmte Gesellschaft zu binden.

Die zu Ende 1928 in Kraft tretenden Maßnahmen der Brennstoffkonzerne zwecks Abschaffung jeglicher Rabattgewährung führte zu einer Aufhebung unseres langjährigen Vergünstigungsvertrages mit der Olex Deutsche Petroleum-Gesellschaft. Es ist allerdings eine allgemeine Preissenkung in Kraft getreten, doch bleibt die weitere Entwicklung der Rabattgewährung bei Brennstoffgesellschaften abzuwarten. Schon jetzt wird das Prinzip von einzelnen außerhalb des Kartells stehenden Gesellschaften durchbrochen.

Die „Automobil-Rundschau" hat sich dank der bewährten Schriftleitung des Herrn Geh. Reg.-Rat Dr. Valentin weiterhin als führende Zeitschrift in automobilistischen Fachkreisen behauptet. Der Verein konnte das 14tägige Erscheinen weiterhin durchführen. Allerdings erforderte die Vereinszeitschrift im vergangenen Jahre infolge unregelmäßiger Zahlungen einiger Hauptgeschäftsstellenleiter und dem Abspringen vieler alter Mitglieder des Wedeka, die einen großen Teil des Jahres hindurch die Zeitschrift kostenlos erhalten hatten, erhebliche Zuschüsse. Im Anfang des Jahres 1929 ging im Interesse der Wirtschaftlichkeit des Vereins das Verlagsrecht der „Automobil-Rundschau" an den Dr. Ernst Valentin-Verlag über.

Die winterlichen Vortragsabende erfreuten sich einer großen Beliebtheit und reger Beteiligung. Im Jahre 1928 wurden in Berlin im ganzen fünf Vorträge und Diskussionsabende abgehalten, welche die aktuellen Tagesfragen des Automobil- und Verkehrswesens behandelten. Von weiteren Veranstaltungen wäre noch die Besichtigung des neuen Betriebsbahnhofs der Aboag in Treptow für die Mitglieder des M. M. V. zu erwähnen. Ferner fanden im Laufe des vergangenen Winters regelmäßig Sprechabende für Herrenfahrer statt, an denen die Mitglieder zu Aussprachen über technische und juristische Tagesfragen zusammenkamen. Der juristische Berater, Herr Dr. Starke, und der technische Sachverständige, Herr Ingenieur Hamann, leiteten diese Abende.

Der M. M. V. hat sich in diesem Jahre zusammen mit dem Dr. Ernst Valentin-Verlag an der Internationalen Automobil- und Motorrad-Ausstellung, Berlin, beteiligt. Herr Ingenieur Hamann veranstaltete für die Mitglieder des Vereins Führungen durch das Ausstellungsgelände. Auswärtigen Mitgliedern wurden zum Besuch der Ausstellung durch das Generalsekretariat vorteilhafte Unterkunftsmöglichkeiten besorgt.

Von der juristischen Beratungsstelle des M. M. V. machten die Mitglieder regen Gebrauch. Wie bisher, erfolgte die Leitung der Abteilung in dankenswerter Weise durch unseren Syndikus, Herrn Rechtsanwalt und Notar Dr. Starke.

Die technische Abteilung befand sich bis zum 1. Oktober 1928 in den Räumen der Kraftverkehr Marken A.-G., später beim Generalsekretariat des M. M. V. Unser technischer Sachverständiger, Herr Ingenieur Hamann, hat zahlreichen Mitgliedern große Dienste leisten können. Auch bei den meisten Hauptgeschäftsstellen des Vereins sind technische Abteilungen errichtet worden, die von den Mitgliedern in umfangreicher Weise in Anspruch genommen wurden.

Der M. M. V. sah sich veranlaßt, gegen eine Neugründung auf automobilistischem Gebiet, den Mitteleuropäischen Kraftfahrer-Verband, wegen Führung des gleichen Namensbestandteils vorzugehen. Aus diesem Prozeß, der in der ersten und zweiten Instanz zugunsten des M. M. V. entschieden worden ist, sind dem Verein bisher außer den zu hinterlegenden Kautionen erhebliche Gerichts- und Anwaltskosten entstanden.

Außerdem wurde der Verein in mehreren Fällen als Drittschuldner in Sachen, die die Hauptgeschäftsstellenleiter bzw. deren Vertreter betreffen, zum Teil noch aus der Zeit des Wedeka, aufgestellt, wodurch dem M. M. V. erhebliche Kosten entstanden. Bei einem recht unerquicklichen Rechtsstreit mit dem Leiter einer Landesgruppe, hat es der M. M. V. vorgezogen,

Digitized by Google

bei der schwierigen juristischen Lage einen Vergleich anzunehmen.

Nach erfolgter Verlesung des Kassenberichtes und der Gewinn- und Verlustrechnung stellt der Vorsitzende Punkt 1 und 2 der Tagesordnung zur Erörterung. Darauf wird nach kurzer Aussprache über die Einzelheiten dem Vorstand und dem Generalsekretär einstimmig Entlastung erteilt.

Zu Punkt 3 der Tagesordnung teilt Herr Major Bilau mit, daß eine seinerzeit anscheinend erforderliche Umorganisation des Vereins sich als nicht notwendig erwiesen hätte. Hingegen hätte man dem im Zuge der Zeit liegenden Bestreben zur Vereinfachung des gesamten Wirtschaftslebens und Zusammenschluß der einzelnen Interessenvertreter Folge geleistet. Eingehendste Beratungen und die Erwägung aller Vor- und Nachteile haben ergeben, daß es für den M. M. V. vorteilhaft wäre, sich dem Automobilclub von Deutschland anzuschließen und der Reichsorganisation des A. v. D. als selbständiger Verband beizutreten. Nach kurzer Debatte wird das Vorgehen des Vorstandes von der Versammlung gebilligt und der Anschluß des M. M. V. an den A. v. D. einstimmig beschlossen.

Zu Punkt 4 der Tagesordnung übermittelt der Vizepräsident die vom Ausschuß vorgeschlagene Wiederwahl der Herren Frymark und Schultz als Rechnungsprüfer, welche von der Versammlung genehmigt und von den beiden Herren angenommen wird.

Zu Punkt 5 erfolgt die Wiederwahl der Herren Rittergutsbesitzer v. Bergen, Schönwalde; Fabrikant Hauff, Stuttgart; Direktor May, Berlin; Direktor Quarg, Berlin, und Direktor Tischbein, Hannover, in den Ausschuß, da die Amtsperiode dieser Herren satzungsgemäß 1928 abgelaufen war.

Es werden von der Versammlung in den Ausschuß neu gewählt die Herren Direktor Friedlieb, Berlin, Dr. Ebers, Berlin, und Max Grünfeld, Berlin,

Der Generalsekretär verliest sodann die vom Ausschuß vorgeschlagene Staffelung der Vereinsbeiträge für 1929. Diese Festsetzung wird von der Versammlung einstimmig genehmigt.

Nach Erörterung verschiedener interner Vereins- und automobilistischer Tagesfragen wird die Versammlung um 6½ Uhr geschlossen.

Die in der Generalversammlung gefaßten Beschlüsse sind rechtskräftig, da laut Feststellung des Vorsitzenden die zur Beschlußfähigkeit satzungsgemäß erforderliche Mindestzahl an Stimmen vorhanden war.

Das Problem der Automobilsteuern

Aus verschiedenen Ländern Europas werden in Kürze Kommissionen erwartet, die in den Vereinigten Staaten von Amerika die Frage der Besteuerung des Kraftfahrzeuges studieren wollen. In den Vereinigten Staaten ist der Grundgedanke vorherrschend, daß die Nationen als Ganzes und auch der einzelne Automobilbesitzer nur davon profitieren kann, wenn die Unterhaltung seines Automobils soweit wie möglich erleichtert wird, mit anderen Worten, die Besteuerung des Kraftfahrzeuges wird möglichst niedrig gehalten, da man sich der wirtschaftlichen Vorteile wohl bewußt ist, die der allgemeine Gebrauch des Automobils mit sich bringt.

Ferner stellt man sich in den Vereinigten Staaten auf den Standpunkt, daß die Steuergelder, die man den Automobilbesitzern abnimmt, vor allen Dingen für den Bau von neuen Autostraßen, die Verbesserung der bestehenden Chausseen, für den Bau und die Unterhaltung von Brücken und den Bau von Ueber- und Unterführungen verwandt werden sollten, kurz, die Gelder sollen so ausgegeben werden, daß sie dem Automobilbesitzer von Nutzen sind. Es ist nicht angängig, den Automobilisten zu besteuern, und die Gelder dann für andere Zwecke zu verwenden.

Die europäischen Kommissionen werden sich in Amerika in erster Linie davon überzeugen können, daß der gegenwärtige Wohlstand des Landes zum großen Teil auf das Automobil zurückzuführen ist.

Das Automobil hat eine großzügige Dezentralisation des Großstadtlebens zur Folge gehabt und die Besiedlung von Vororten und ländlichen Bezirken mit einer daraus folgenden Steigerung der Bodenwerte ist dem Kraftwagen zu verdanken.

Die Kommissionen werden in den Vereinigten Staaten freiwillige Unterstützung finden und es ist zu hoffen, daß sie in ihre Heimat zurückkehren, mit dem festen Vorsatz, den Gebrauch von Kraftfahrzeugen weiter zu fördern. Jedes Land, das die Transportmöglichkeiten innerhalb seiner Grenzen großzügig ausbaut, muß dadurch wirtschaftlichen Gewinn haben und schließlich ist ein Personenwagen und ein Lastwagen nichts weiter als ein Transportmittel.

Zunahme der Kraftfahrzeuge in Berlin

83 134 Kraftfahrzeuge am Jahresbeginn. — Täglich 20 Neuzulassungen.

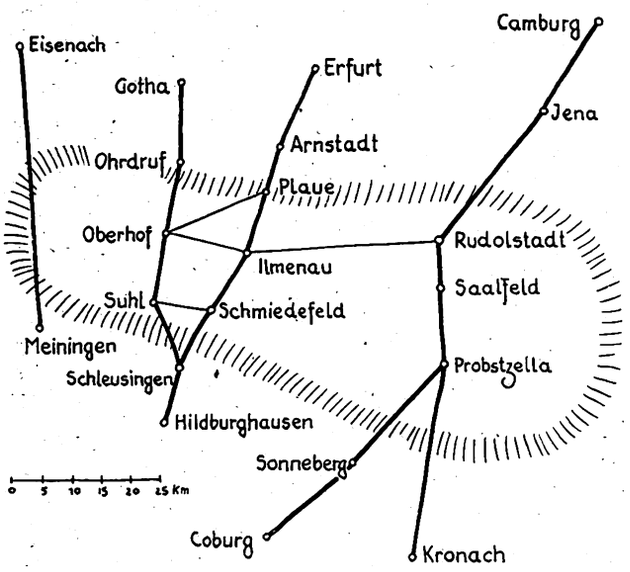
Nach einer statistischen Zusammenstellung des Polizeipräsidiums Berlin betrug die Zahl der Kraftfahrzeuge in Groß-Berlin am 1. Januar 1929 83 134 gegen 82 521 am 1. Dezember, 81 975 am 1. November, 81 329 am 1. Oktober und 80 311 am 1. September vorigen Jahres: das bedeutet eine Zunahme von 613 in einem Monat.

Von diesen 83 134 Kraftfahrzeugen entfallen auf Personenkraftwagen (einschließlich Kraftdroschken und Omnibusse) 39 291 (38 874), auf die Lastkraftwagen 14 476 (14 134), die Krafträder 13 665 (18 902) und die Kleinkrafträder 10 702 (10 611).

Die Zahl der Kraftdroschken belief sich, nachdem sie von 9123 am 1. Oktober auf 9119 am 1. Dezember gefallen war, am 1. Januar auf 9129, ist also um 10 gestiegen. Ebenso hat sich auch die Zahl der Kraftomnibusse vergrößert und zwar um 17 auf 855.

An Zulassungsbescheinigungen wurden im Monat Dezember 3372 (3725) ausgestellt und durchschnittlich täglich dem Kraftverkehrsamt 153 Fahrzeuge neu vorgeführt. Von den neu zugelassenen 1923 (1838) Kraftfahrzeugen sind 757 (628) deutsche und 312 (472) ausländische Personenkraftwagen, 409 (383) deutsche und 111 (140) ausländische Lastkraftwagen, 304 (177) deutsche und 30 (38) ausländische Krafträder. Von den 1401 (1647) gelöschten Fahrzeugen entfielen 652 (771) auf Personenwagen, 178 (226) auf Lastwagen und 571 (650) auf Krafträder. Der tatsächliche Neuzugang betrug also 522 (191), wozu noch 91 (365) Kleinkrafträder kommen, so daß sich der Gesamtzugang, wie schon oben bemerkt, auf 613 belief. Von den 313 (472) ausländischen Personenwagen stammen 237 (356) aus Amerika, 19 (36) aus Oesterreich, 24 (44) aus Italien, 28 (29) aus Frankreich, 3 (5) aus Belgien, 1 (1) aus England und 1 (0) aus Dänemark. Von den 111 (140) neuen ausländischen Lastkraftwagen stammen 108 (132) aus Amerika, 2 (2) aus Frankreich und 1 (1) aus Belgien. Die 30 (38) ausländischen Krafträder verteilen sich auf Frankreich mit 2 (5), Belgien mit 8 (6), England mit 19 (26) und Dänemark mit 1 (0). (B. T.)

Digitized by Google



Winterfahrt nach Thüringen

Von THEO ROCKENFELLER

Immer geringer wird die Zahl derer, die im Winter ihren Wagen in der Garage stehen lassen und erst im Frühjahr mit ihren Touren beginnen. Zunächst verteuert das den Autobetrieb: Man bezahlt Steuern, Garage und Versicherung für den Wagen — und hat nichts davon. Ferner aber — und das dürfte ausschlaggebend sein — entgehen dem Naturfreunde durch die Winterpause die herrlichsten Fahrteindrücke: ein Wald im Winter, eine verschneite Straße, ein eingeschneites, stilles Dorf können märchenhafte Bilder abgeben, und eine Nachtfahrt im Winter gehört zu dem Schönsten, was uns das Auto bieten kann. Da fallen die Scheinwerfer an irgendeiner Kurve in einen verschneiten Märchenwald und lassen die vereisten Tannen in wunderbarer Plastik vor dem samtschwarzen Himmel hervorleuchten.

Weiter: Mit wieviel interessanten Zwischenfällen muß der Winterfahrer rechnen! Hier gilt es, eine Schneeverwehung, in die sich der Wagen eingegraben hat, wegzuschaufeln, und dort ist eine vereiste Steigung, die das Anlegen der Schneeketten nötig macht.

Das alles versäumt der nur im Sommer fahrende Automobilist, und umgekehrt: das alles steht demjenigen bevor, der sich entschließt, zu starten, solange noch draußen in der Natur Winter herrscht.

Gleich beginnt aber das Fragen: Wohin? Ja, das ist so ohne weiteres nicht zu beantworten; andererseits ist die Antwort immerhin im Winter leichter zu geben als im Sommer. Die vereis'e Ost- oder Nordseeküste fällt aus; da ist's nur im Sommer schön, aber nicht jetzt. Die Alpen werden ausschalten müssen, da der Weg dorthin für die meisten Kraftfahrer zu weit ist; ferner sind im Winter fast alle Alpenpässe verschneit; bleibt also nur noch das deutsche Mittelgebirge.

„Nur" ist falsch: Harz und Thüringer Wald sind besonders im Winter so phantastisch schön, daß sich ein Besuch reichlich lohnt; außerdem sind beide Gebirgslandschaften durch ihre zentrale Lage von allen Teilen Deutschlands aus leicht zu erreichen.

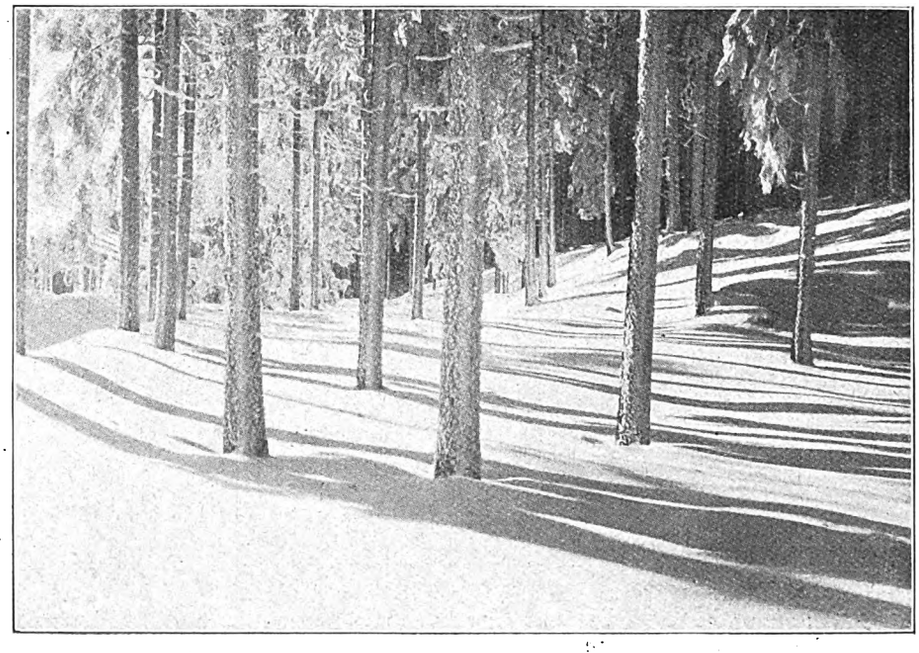
Also: Fahren wir nach Thüringen!

Das „Wohin" ist gelöst; bleibt noch das "Wie". Eine Winterfahrt erfordert besondere Vorbereitungen und eine besondere Erfahrung, die der Uneingeweihte nicht hat und die er oft mit teurem Lehrgelde bezahlen muß. Da hört man also gern den Rat eines Praktikers, der, um ein Zitat umzumodeln, mit allen Schneemassen Mitteldeutschlands gewaschen ist.

Wenn Sie heute mit Ihrem Wagen so losfahren, wie er dasteht, dann dürfte zunächst alles gut vor sich gehen; kommen aber nach einigen Fahrstunden die ersten Erhebungen, dann hat man so ein komisches Gefühl, als ob die Kupplung rutsche, und schließlich bleibt der Wagen mit arbeitendem Motor und arbeitenden Rädern stehen. Wenn man Pech hat, kann er sogar trotz der vorwärtsdrehenden Räder nach hinten wegrutschen. Die Räder greifen einfach nicht mehr im glatten Schnee — trotz noch so guterhaltener Profilierung.

Sehen Sie, das ist Punkt 1. Wo bekommen Sie jetzt, zwei Fußstunden vom nächsten Dorf und vier von der nächsten Stadt entfernt, Schneeketten her? Ein Königreich für ein paar Schneeketten!

Also besorgen Sie sich vor der Abfahrt Schneeketten; sie müssen aber genau auf den Reifen passen



Wintersonne im Hochwald bei Schmiedefeld

Digitized by Google

Prüfung der Schneeketten auf guten Sitz

und gut sitzen; schlenkern sie zu sehr, daß sie an den Kotflügel stoßen, dann müssen sie durch Entfernen eines Gliedes gekürzt werden. Besondere Aufmerksamkeit erfordert das Schloß; wenn das nämlich aufgeht, so verliert man die Kette, und mit einer Kette allein kann man nichts machen.

Dann kann es vorkommen, daß der scharfe Wind über Nacht ein Stück Chaussee voll Schnee geblasen hat; diese Schneeverwehungen sind oft einen halben bis einen Meter hoch und nur durch Schaufeln zu beseitigen; sitzen Sie also mit dem Wagen endgültig im knietiefen Schnee fest, dann müssen Sie schaufeln. Dazu gehört eine große, solide Kohlenschaufel, die man sich ebenfalls vor der Abfahrt besorgen muß. Wenn man diese Schaufel quer über das Reserverad bindet, so hat man sie, ohne daß sie im Wagen stört, stets zur Hand. Außerdem sieht das auch recht sportlich aus: Fremde denken bestimmt, man wolle nach Sibirien.

Wichtig ist schließlich noch ein Oefchen, das des Nachts unter die Motorhaube kommt und am Tage das Innere erwärmt; was nur den einen Nachteil hat, daß dann die Scheiben leicht beschlagen. Man kann auch auf den Ofen verzichten und dem Kühlwasser ein Anti-Gefriermittel zusetzen. Solche Mittel werden jetzt vielfach angeboten; sie gestatten ein Uebernachten des Wagens bei einer Außentemperatur von 10 bis 12 Grad Kälte. Da wir aber jetzt schon bis zu 18 Kältegrade hatten, dürfte es immer noch vorzuziehen sein, trotzdem den Wagen über Nacht in eine Scheune oder einen Kuhstall zu schieben.

Die Menschen brauchen auch Anti-Friermittel. Diese bestehen außer den üblichen warmen Sachen aus Fausthandschuhen, die wärmer sind als Fingerhandschuhe, und aus dicken Stiefeln. Die Pedale für Bremse und Kupplung laufen durch Schlitze im Boden, und durch diese Schlitze dringt während der Fahrt ein eisiger Luftstrom herein. Wer da nicht ganz dicke Schuhe mit Einlagen hat, kann Wunder an Kälte erleben. Ich hatte mir einmal den ganzen Fußboden hoch voll Stroh geschichtet; darin saßen wir mit den Beinen und fühlten uns warm wie die Kühe im Stall.

Ein Schluck guter Kognak hat übrigens bei Kälte auch noch nie geschadet; das nur so nebenbei.

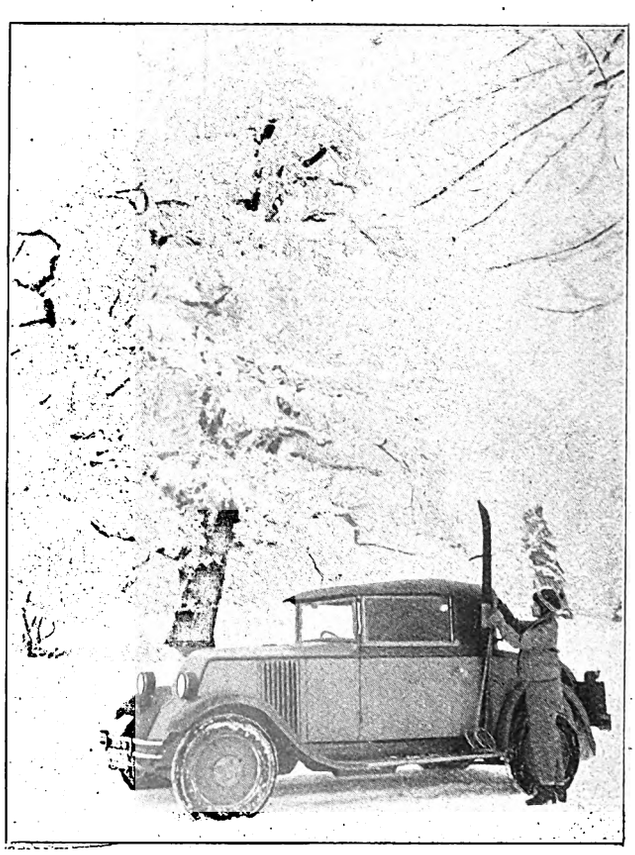
Also los! Der Reiseplan lautet in großen Zügen nach Thüringen, und zwar nach Naumburg—Weimar—Erfurt—Eisenach—Meiningen oder Coburg, um von einer dieser Städte, die sich rings um den Thüringer Wald ziehen, ins Innere vorzustoßen. Nun wird oft in der Praxis der schönste zu Hause entworfene Reiseplan im Winter dadurch über den Haufen geworfen, daß irgendwelche Straßen, die im Projekt vorgesehen waren, verweht und völlig unpassierbar sind. Deshalb wird man oft den genauen „Fahrplan" erst an Ort und Stelle entwerfen können.

Der Thüringer Wald hat viele gute Straßen, die meistens nicht übermäßig steil sind; aber unter dem Einfluß eines ergiebigen Schneefalles wird man trotz Schneeketten manche dieser Straßen als unpassierbar aus dem Programm streichen müssen.

Die Hauptstraße durch den Thüringer Wald ist die Strecke Berlin—München, die im Thüringer Walde neben den Eisenbahngleisen entlangläuft.

Diese schöne Straße verläßt in Naumburg die Strecke Berlin—Frankfurt und zweigt nach Süden ab über Camburg und Jena nach Rudolstadt. Dort tritt sie, nachdem sie längere Zeit im Saaletal die vielen Biegungen des Flusses mitgemacht hat, wobei sich oft überraschend schöne Ausblicke von der hochgelegenen Straße auf die Saale ergeben, unmittelbar in den Thüringer Wald hinein.

Rudolstadt ist eine herrlich gelegene Stadt und ein wichtiger Knotenpunkt. Nach Süden zieht die

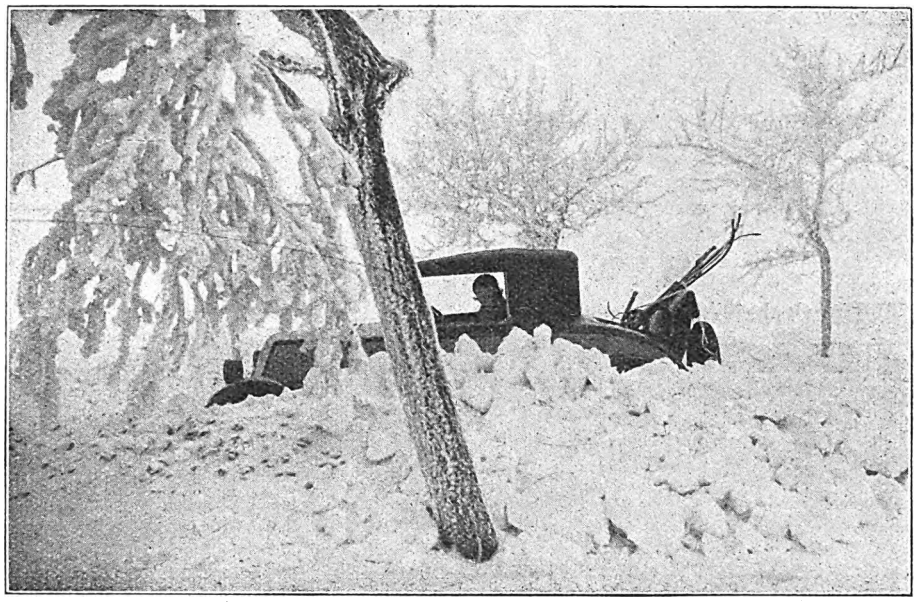


Die Skier werden abgeschnallt

Digitized by Google

eben erwähnte Straße nach München weiter über Probstzella und Ludwigstadt nach Kronach; westwärts zweigt die Straße nach Ilmenau und Oberhof ab, die über Blankenburg (das Schwarzatal ist für Kraftfahrzeuge verboten), Königsee und Gehren führt.

Ueber Ilmenau führt die zweite große Nord-Süd-Straße durch den Thüringer Wald, und zwar von Erfurt aus über Arnstadt—Plaue—Ilmenau—Stützerbach und Schmiedefeld nach Schleusingen. Eine dritte Straße führt ebenfalls in Nord-Süd-Richtung von Gotha über Ohrdruf—Oberhof—Zella—Suhl nach Schleusingen. Diese drei Straßen sind Hauptverbindungswege im Thüringer Wald und werden, wenn es nur eben möglich ist, im Winter passierbar gehalten. Da aber andererseits diese Straßen alle drei durch den schönsten Teil des Thüringer Waldes führen, sollte man unbedingt eine davon zur Einfahrt in das Zentrum des Waldgebietes benutzen.



Das nennt man eine Winterfahrt! Auf der freigeschaufelten Straße Erfurt—Weimar

Von diesen drei Hauptstraßen zweigen viele Seitenstraßen ab, die genau so erstklassig sind, aber bei langanhaltendem Schneewetter doch nicht die Vorzüge der erstgenannten großen Straßen in punkto Schneebeseitigung besitzen.

Solch eine schöne, aber im tiefsten Winter oft unpassierbare Straße ist jene, die von Manebach bei Ilmenau über die Schmücke und den Beerberg nach Oberhof führt. Die Straße ist landschaftlich hervorragend, aber oft im Winter — wie z. B. in diesem Jahre — wegen der allzu hohen Schneemassen unpassierbar.

So kann es also vorkommen, daß man, um z. B. von Ilmenau nach Oberhof zu gelangen, einen Riesenumweg über Schmiedefeld und Suhl machen muß. Mir ist es aber vor kurzem passiert, daß sogar diese Straße verschneit war, so daß ich bis Schleusingen herunter mußte, um von da an erneut über Suhl nach Oberhof anzusteigen.

Das Zentrum des Thüringer Waldes ist die Umgebung von Oberhof mit dem Beerberg und der Schmücke. Hier liegt noch bis ins Frühjahr hinein Schnee und hier wird am meisten Wintersport getrieben. Diese Gegend kann man durch eine Schleifenfahrt kennenlernen, die beispielsweise in Plaue (südlich Arnstadt) beginnt und über Ilmenau—Stützerbach und Schmiedefeld nach Schleusingen führt, wo sie nach Norden wendet, um über Suhl—Zella und Oberhof nach Plaue zurückzukehren. Diese Schleife hat den Vorteil, daß ihre Straßen, die ja Hauptverbindungen darstellen, fast immer passierbar gehalten werden. Dadurch, daß diese Straßenschleife das Zentrum des Thüringer Waldes berührt, hat man in einem relativ kurzen Stück Fahrt den Thüringer Wald in konzentriertester Form genossen.

Wenn man sich schon dazu aufgeschwungen hat, eine Winterfahrt zu machen, dann kann man auch noch einen kleinen Schritt weitergehen und auf dieser Winterfahrt den üblichen Wintersport betreiben. Man wird ohne weiteres ein oder mehrere Paar Skier oder auch einen Schlitten mitnehmen können. Die Skier werden vorteilhaft im hinteren Notsitz untergebracht, auf der Gepäckbrücke der Limousine oder seitwärts, auf dem Trittbrett stehend. Ein Schlitten kann gleichfalls auf der Gepäckbrücke befestigt werden. Und jetzt, wo man ein Auto und Schneeschuhe hat, sollte man den allerneuesten Sport nicht versäumen, das Skikjöring. Dazu gehört lediglich eine ca. 20—30 m lange kräftige Wäscheleine, die mit den beiden Enden rechts und links hinten am Wagen befestigt wird. Der Skiläufer befindet sich dann 10—15 m hinter dem Wagen und hat dadurch Gelegenheit, seitwärts abzubiegen, wenn das Auto aus irgendeinem Grunde plötzlich anhalten sollte. In bergigem Gelände wird man das Skikjöring vornehmlich bergauf betreiben, da es ja bergab von allein geht.

Von einer solchen ersten Winterfahrt wird man eine Fülle neuer Anregungen mitbringen, die dann im nächsten Winter verwertet werden können. *1405*

Digitized by Google

Wann kommt die Normung im Betriebsstoffwesen?

Und was verlangt der moderne Motor hauptsächlich vom Kraftstoff?

Von Dipl.-Ing. A. LION, Berlin

Man kann zwar heute überall Betriebsstoff für seinen Kraftwagenmotor kaufen, aber mit Sicherheit kann man nie sagen, was man für sein Geld bekommt, da die Zusammensetzung der Brennstoffe schwankt und auch bei Angabe einer bestimmten Marke man nicht mit Sicherheit immer denselben Brennstoff genau gleicher Zusammensetzung und Wertigkeit an allen Zapfstellen bekommt. Was dem Brennstoff fehlt, ist, was sich auf allen anderen Gebieten der Technik unaufhaltbar durchgesetzt hat, nämlich eine Normung. Nur der Benzol-Verband ist hier bahnbrechend vorangegangen und hat eine Normung seiner Betriebsstoffe vorgenommen und damit festgelegt, wie sie beschaffen sind und wie sie sich gegenüber den wesentlichsten Forderungen des Motors verhalten.

Was fordert nun der moderne Kraftwagenmotor vom Brennstoff, in welcher Richtung ist also eine allgemeine Normung notwendig?

Ganz allgemein bestehen die gebräuchlichsten Kraftstoffe, also Benzin und Benzol und deren Mischungen, aus Gemischen einer Reihe von Kohlenwasserstoffen, während Spiritus bekanntlich Alkohol ist. Arten und Mischungsverhältnisse dieser Kohlenwasserstoffe sind außerordentlich verschieden, ebenso wie die mit ihnen im Brennstoff enthaltenen Verunreinigungen, und von diesen Faktoren hängen in erster Linie die Eigenschaften des motorischen Brennstoffes ab. So ist ja bekannt, daß das Vorkriegsbenzin eine ganz andere Zusammensetzung hatte und für Motorbetrieb geeigneter war als das Benzin der Nachkriegszeit, oder wie schlecht das im Krieg und in der Inflationszeit von den Gaswerken gelieferte Benzol war, das man kaum als Ersatzstoff bezeichnen konnte, während heute Benzol zu einem hochwertigen Betriebsstoff geworden ist. Trotzdem bezeichnet man diese Betriebsstoffe gleichartig mit Benzin bzw. Benzol, ohne so wichtige Unterschiede zu berücksichtigen. Und die Preise, die man für den Betriebsstoff bezahlen muß, richten sich durchaus nicht immer nach dessen Wert für den Motor, abgesehen höchstens von den wenigen Kraftstoffen, deren Zusammensetzung ja festgelegt ist.

Eine der wichtigsten Forderungen an den Brennstoff ist die Reinheit. Es gibt heute einfache Mittel, die Reinheit des Brennstoffes zu prüfen und festzulegen (Schwefelsäuretest), so daß eine Normung in dieser Beziehung nicht schwer sein kann. Ein weiteres Kennzeichen des Brennstoffes, das ebenfalls allgemein der Normung unterworfen sein müßte, ist seine Flüchtigkeit. Es ist durchaus nicht gleichgültig für den Motor, ob er mit einem leicht siedenden Kraftstoff von mittlerer Siedetemperatur von 70—90° C (Vorkriegsbenzin) arbeitet oder mit einem hochsiedenden von 115—130° C mittlerer Siedetemperatur (heutiges Benzin), denn man muß bei hochsiedenden Kraftstoffen, bei denen die Verbrennung unvollkommen erfolgt, dem Motor größere Brennstoffmengen zuführen, als bei leichtsiedenden. Die mittlere Siedetemperatur wird durch die sogenannte „Kennziffer" ausgedrückt. Allerdings ist damit noch nicht gesagt, ob der Brennstoff nicht, selbst bei verhältnismäßig niedriger Kennziffer, also guter Durchschnittsflüchtigkeit, gewisse Mengen sehr hochsiedender Bestandteile enthält, die im Motor nicht verbrennen, sondern sich an den Zylinderwänden niederschlagen und das Schmieröl verdünnen. Eine genaue Festlegung der Zusammensetzung des Brennstoffes ist nur durch eine regelrechte Siedeanalyse möglich, deren Ergebnis als sogenannte „Siedekurve" festgehalten werden kann. Aus dieser Kurve ergibt sich dann als ihre mittlere Höhe die mittlere Siedetemperatur, also die Kennziffer.

Als ein weiteres, der Normung zu unterwerfendes Moment ist die Kompressionsfestigkeit des Kraftstoffes zu nennen, die immer mehr an Bedeutung gewinnt, je mehr die Automobilfabriken dazu übergehen, durch höher verdichtende Motoren die Leistung zu steigern und Kraftstoffersparnis zu erzielen bzw. die verwendeten Kraftstoffe besser auszunutzen. Bekanntlich verursachen die nicht kompressionsfesten Kraftstoffe in höher verdichtenden Motoren oft das lästige Klopfen, dessen Folgen Ueberbeanspruchung der Maschinen, Schäden und Reparaturkosten sind. Auch für die Normung in dieser Richtung sind die Grundlagen bereits geschaffen, im Anschluß an die Arbeiten von Ricardo auf diesem Gebiet. Man hat als Grundlage für die Messung der Kompressionsfestigkeit, also der Klopffestigkeit, die so gut wie absolute Kompressionsfestigkeit des Benzols gewählt, das die höchsten praktisch vorkommenden Verdichtungsgrade verträgt, ohne Klopfen zu verursachen, das aber auch nicht klopffeste Brennstoffe durch Zusatz mehr oder weniger klopffest machen kann. Man hat also einen guten Maßstab für die Klopffestigkeit eines Kraftstoffes, wenn man die Größe des Benzolzusatzes bestimmt, die notwendig ist, um den zu untersuchenden Kraftstoff, bei einem bestimmten Verdichtungsgrad, klopffest zu machen.

Wenn in diesen drei Richtungen die Eigenschaften eines Kraftstoffes festgelegt sind, ist damit auch sein Verhalten im Motor soweit wie notwendig geklärt. Weiterer Grundlagen bedarf es für die Normung des Kraftstoffes kaum. Auch ist z. B. eine Festlegung des spezifischen Gewichts nicht unbedingt erforderlich, vielleicht nicht einmal zweckmäßig für die Normung, denn das spezifische Gewicht ist durchaus kein Kennzeichen für die Güte eines Kraftstoffes, bei dem die Herkunft, also die Art der Erzeugung, und seine Zusammensetzung aus den verschiedenen Kohlenwasserstoffen das spezifische Gewicht stark beeinflussen können. Es kommt z. B. vor, daß Benzine mit niedrigerem spezifischen Gewicht für den motorischen Betrieb weniger geeignet sind als solche mit höherem, was eigentlich der Regel widerspricht, denn man kann ja einen Vergasermotor erst recht nicht mit Schmieröl betreiben.

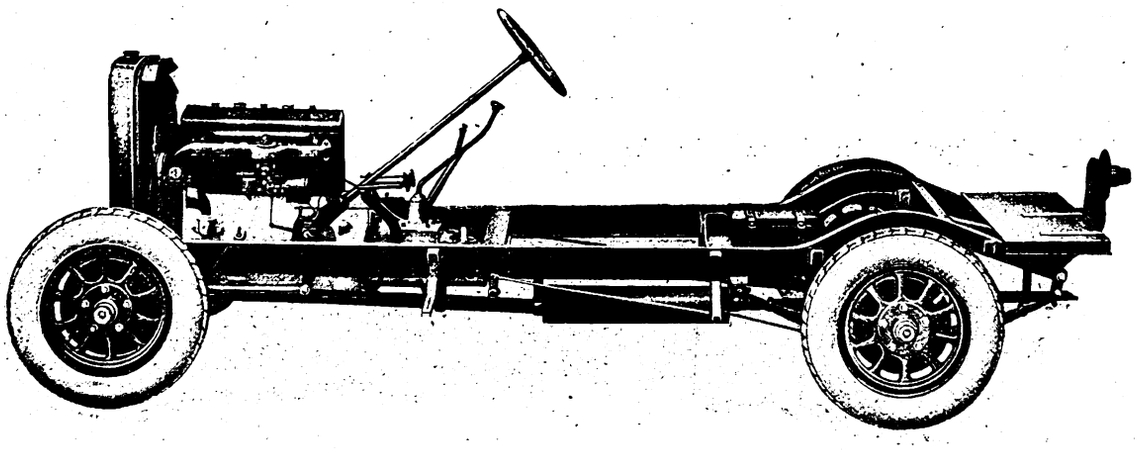
Jedenfalls würde auf dem Brennstoffmarkt eine viel größere Sicherheit herrschen, wenn eine Normung allgemein durchgeführt wäre, und nicht nur bei so wenigen Kraftstoffen. Schließlich will der Kraftfahrer für seinen Kraftstoff doch einen Preis anlegen, der dem entspricht, was er, ausgedrückt in Leistung oder Kilometern, aus ihm herausholen kann. Er will auch prüfen können, ob der Preis, den der Händler verlangt, berechtigt ist, und schließlich will er wissen, ob er, wenn er einen bestimmten Kraftstoff an verschiedenen Enden des Landes verlangt, auch sicher stets einen Stoff gleicher Beschaffenheit bekommt, und das ist leider heute im allgemeinen nicht der Fall.

1230

Digitized by Google

Der neue »Wanderer« 2½-Liter-Sechszylinder

In durchaus selbständiger Entwicklung ist der Wanderer-Wagen zu einem Fahrzeug geworden, das wie eine starke, in sich geschlossene Persönlichkeit die kraftvollen Züge ausgesprochener Individualität aufweist. Im Wanderer-Wagen ist mehr enthalten als der internationale Automobiltyp zu bieten hat. Der Wanderer besitzt nicht nur einen schmiegsamen, elastischen Motor mit außerordentlich hohem Anzugsvermögen, sowie einen erschütterungslosen, leisen und ruhigen Gang, sondern gibt darüber hinaus durch die kräftige Bemessung aller tragenden und laufenden Teile die Gewähr für langjährige Widerstandsfähigkeit.



Seitenansicht des Fahrgestells des neuen „Wanderer"-2½-Liter-Sechszylinders

Das Wanderer-Fahrgestell verkörpert die großen Erfahrungen, die von den Wanderer-Werken in langjähriger Tätigkeit beim Bau von etwa 20 000 Kraftwagen, in zahllosen Versuchsfahrten, Zuverlässigkeitsprüfungen und Werkstoffuntersuchungen gewonnen worden sind. Der hier beschriebene Wanderer-Wagen weist in vielen Einzelheiten beachtenswerte Neuerungen auf, jedoch nur solche, die in der Tat Verbesserungen sind. Sorgfältig ist der Fehler vermieden, wohlbewährte Einzelheiten um der Sucht nach Neuerungen wegen aufzugeben. Was den Wanderer-Wagen von jeher vor allen anderen Fahrzeugen ausgezeichnet hat, ist auch bei dem neuen Modell beibehalten. An dem neuen, hier beschriebenen Wagen sind insbesondere zu rühmen des Motors gewaltiger Kraftüberschuß, der das völlig schaltungsfreie Nehmen auch beträchtlicher Steigungen gestattet, und das hohe Anzugsmoment, das dem Fahrer die Möglichkeit gibt, in wenigen Sekunden vom langsamsten Tempo auf Höchstgeschwindigkeit zu kommen.

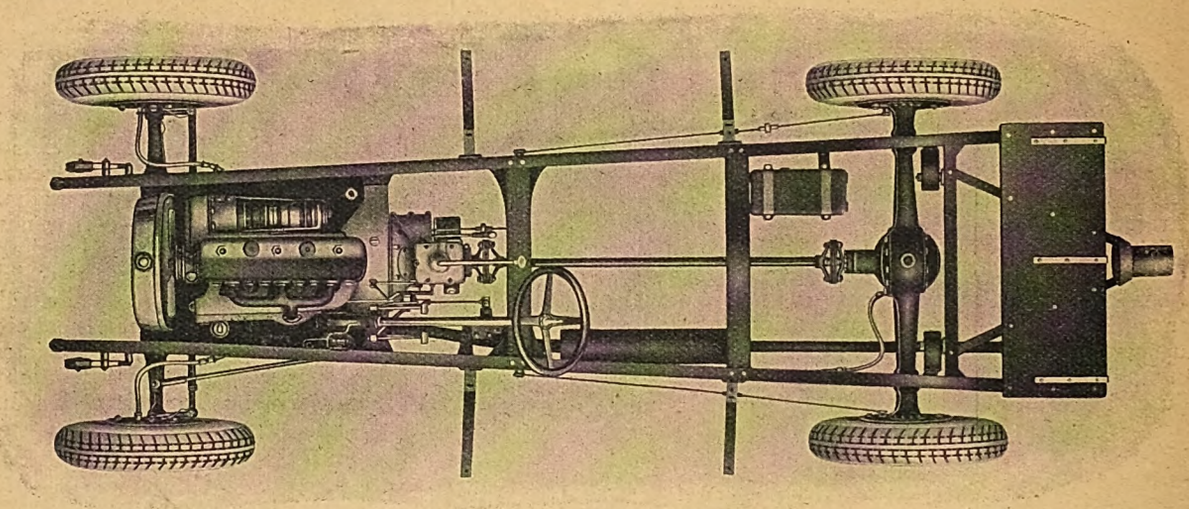
Der Motor ist eine Sechszylindermaschine, die im Viertakt arbeitet und sich in ihrer äußeren Erscheinung durch dem Auge wohltuende, ruhige Linienführung und Geschlossenheit auszeichnet. Im abnehmbaren Zylinderkopf sind die Ventile hängend angeordnet; sie werden von der Nockenwelle durch Stoßstangen und Kipphebel betätigt, die mittels einer geräuschlos laufenden und leicht nachstellbaren Zahnkette von der Kurbelwelle angetrieben werden. Die hängenden Ventile ermöglichen, den Verbrennungsraum besonders günstig auszubilden und hohe Verdichtung anzuwenden, die größere Wirtschaftlichkeit und höhere Leistungen ergibt. Die Vorteile höherer Verdichtung für Leistung und Wirtschaftlichkeit, die von den ausländischen Wagenfirmen gerade jetzt bei ihren neuesten Modellen hervorgehoben werden, sind von den Wanderer-Werken schon seit vielen Jahren erkannt und bei ihren Motoren angewendet worden. Der Motor ist an drei Punkten, vom Fahrgestell völlig isoliert, aufgehängt. Die reichlich bemessene Kurbelwelle ist siebenmal gelagert, durch Gegengewichte ausgeglichen und statisch und dynamisch vollkommen ausgewuchtet. Die Pleuelstangen sind aus Nickelstahl hergestellt und laufen in mit Weißmetall ausgegossenen Bronzeschalen. Die Kolben, die vorzügliche Gleiteigenschaften besitzen, bestehen aus Leichtmetall und haben eingegossene Invar-Stahlplatten, welche die Wärmedehnungen auf das zweckentsprechendste Maß verringern, wodurch die Gefahr des Klapperns und des Festfressens vermieden wird.

Der Vergaser, modernster bewährter Bauart, kann durch Fußhebel und vom Lenkrad aus betätigt werden. Ein Luftreiniger schützt durch seine staubabscheidende Wirkung den Motor vor frühzeitiger Abnutzung. Um das Anspringen des Motors zu erleichtern, kann vom Führersitz aus eine Starterklappe bedient werden, die zur Erzielung reichen Gasgemisches die direkte Frischluftzufuhr abdrosselt. Die Zerstäubung des Brennstoffgemisches wird durch eine vom Führersitz aus regulierbare Vorwärmung des Saugrohres mittels der an letzterem vorbeigeleiteten Auspuffgase gefördert.

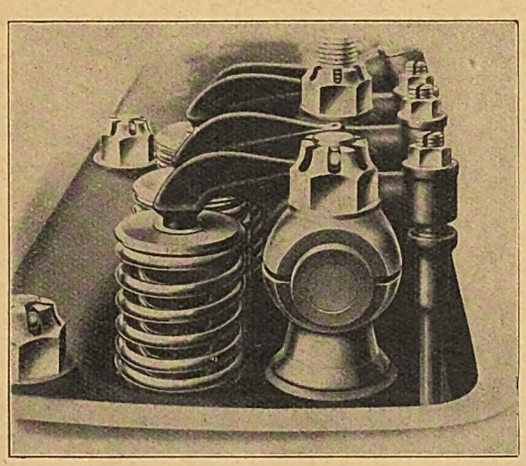
Der Motor besitzt die wegen ihrer Zuverlässigkeit zu bevorzugende Magnetzündung, der die bekannten Unzulänglichkeiten der Batteriezündung nicht anhaften.

Digitized by Google

Der Brennstoff läuft dem Vergaser unter natürlichem Gefälle von dem an der Stirnwand befestigten Brennstoffbehälter zu. Die Vermeidung längerer Zuleitungswege oder besonderer Förderer schließt Unterbrechungen der Brennstoffzufuhr aus. Der Ablauf am Behälter ist als Brennstoff-Reiniger ausgebildet.



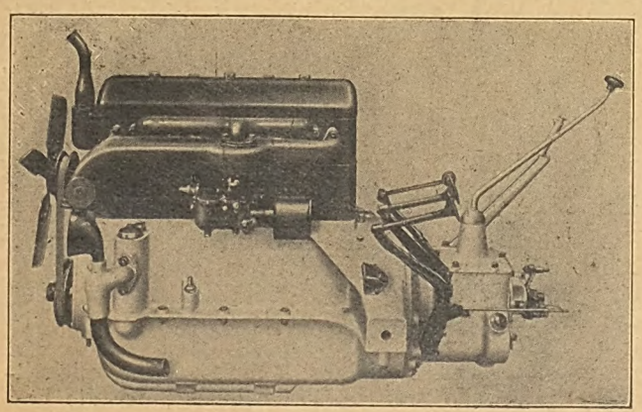
Draufsicht des Fahrgestells



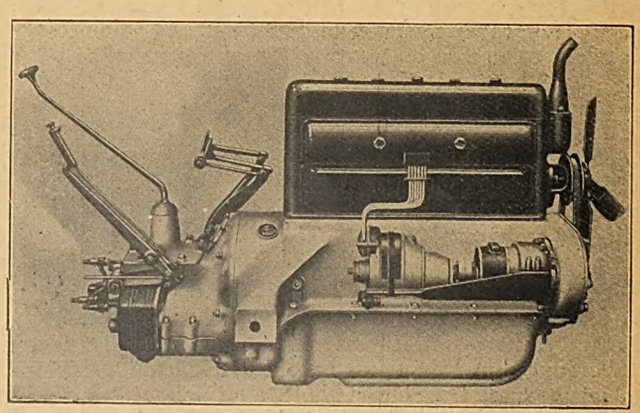
Zylinderkopf mit Ventilen und Schwinghebeln

Die Oelung des Motors erfolgt durch eine Zahnrad-Oelpumpe, die von der Nockenwelle angetrieben wird und unter hohem Druck alle beweglichen Teile des Motors mit Oel versieht. Das ins Kurbelgehäuse zurückfließende Oel erhält wirksame Kühlung durch den Fahrwind, der die Rippen der Oelwanne bestreicht, bevor es durch ein Sieb der Pumpe zu erneutem Umlauf wieder zufließt. Ein Oelüberdruckventil regelt den Oeldruck, der am Oeldruckanzeiger der Schalttafel beobachtet werden kann. Ein Oelfilter entfernt Verunreinigungen aus dem Schmieröl, was äußerste Ausnutzung der Schmierfähigkeit, Verhütung vorzeitiger Abnutzung des Motors und damit Verringerung der Betriebskosten bedeutet. Auch dadurch, daß die aus dem Verbrennungsraum des Motors dringenden ölzersetzenden Brennstoffdünste aus dem Kurbelgehäuse mittels einer besonders wirksamen Entlüftung herausgesogen und durch Frischluft ersetzt werden, erfolgt eine Verminderung des Oelverbrauchs. Gleichzeitig wird dabei eine gute Kühlung der Triebwerksteile erreicht.

Zur Kühlung des Motors dient Wasser, das von einer Zentrifugalpumpe durch reichlich bemessene Wasserräume hindurch ständig in Umlauf gehalten wird und die Verbrennungsräume so ausreichend umspült, daß ein Ueberhitzen derselben oder der Ventile nicht möglich ist. Die Rückkühlung des Wassers besorgt der Kühler in Verbindung mit einem vierflügeligen Ventilator, der mit der Wasserpumpe auf gleicher Welle sitzt und durch einen Gummikeilriemen von der Kurbelwelle geräuschlos angetrieben wird. Ein Thermostat regelt die Betriebstemperatur des Kühlwassers.

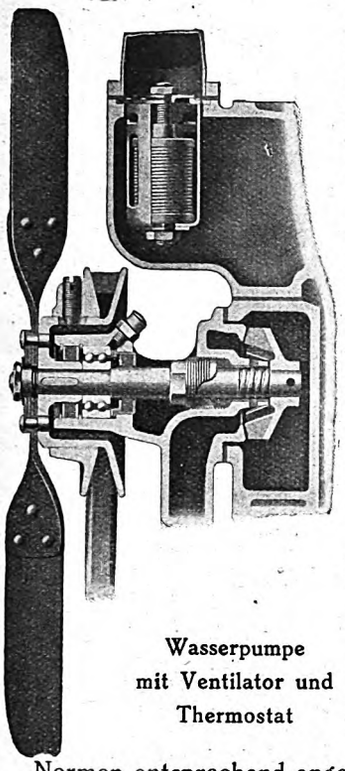


Motor, Vergaserseite



Motor, Magnetseite

Digitized by Google



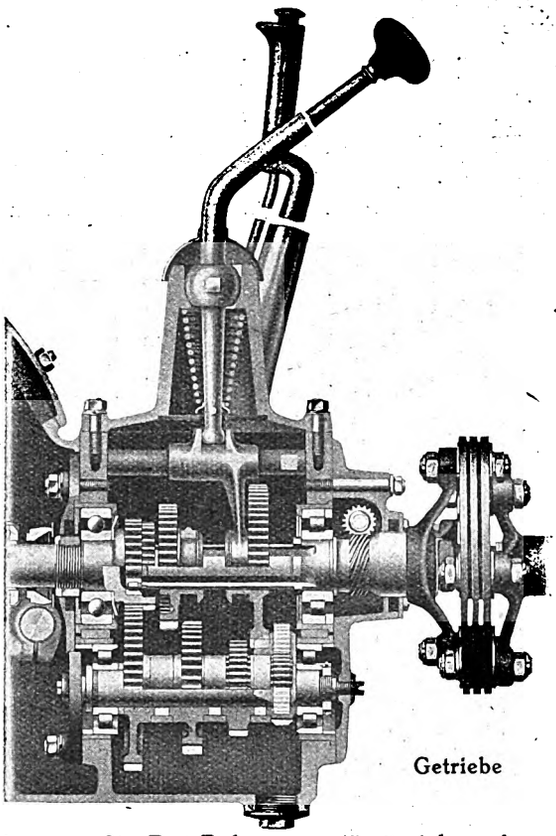
Wasserpumpe mit Ventilator und Thermostat

An das Motorgehäuse ist das Kupplungs- und Getriebegehäuse angebaut, äußerlich bilden also Motor und Getriebe einen einheitlichen Block. Eine Mehrscheiben-Trockenkupplung mit einem Belag von gehärtetem, besonders widerstandsfähigem Drahtasbestgewebe ist das Bindeglied zwischen Motor und Getriebe.

Das Getriebe vermag mit drei Vorwärtsgängen und einem Rückwärtsgang jedes Gelände ohne Schwierigkeit zu überwinden. Durch Rollen- und Kugellagerung aller Wellen und äußerst genaue Bearbeitung aller Teile ist ein geräuschloser, hemmungsfreier Gang gewährleistet. Der Getriebe-Schalthebel befindet sich zur Rechten des Führers in der Mitte des Wagens. Die Schaltungen sind den Normen entsprechend angeordnet. Auf Wunsch werden die Fahrgestelle auch mit Schnellganggetriebe ausgerüstet. Zur Kraftübertragung vom Getriebe auf die Hinterachse dient eine sorgfältig ausgewuchtete Rohrwelle mit elastischen Gelenkscheiben an beiden Enden.

Durch spiralverzahnte Kegelräder wird die Kraft von der Rohrwelle auf das Ausgleichgetriebe und die Hinterachse übertragen. Alle hochbeanspruchten Teile des Ausgleichgetriebes sind aus edelstem Chromnickelstahl hergestellt; ihr Zusammenwirken vollzieht sich vollkommen geräuschlos. Das Hinterachs-Stahlblechgehäuse ist ungeteilt und hat einen abnehmbaren Deckel zur Kontrolle des Kegelrad- und Ausgleichgetriebes.

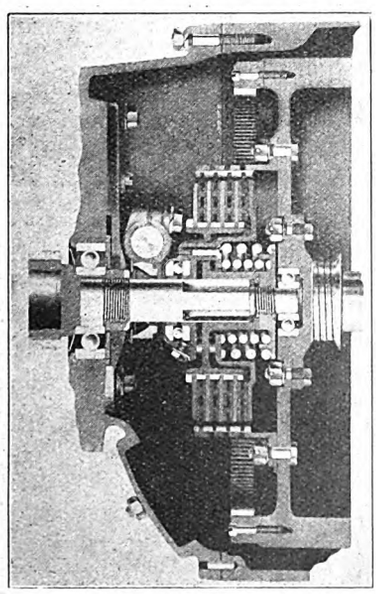
Der Rahmen besteht aus zwei Längsträgern, die durch fünf Querträger miteinander verbunden sind. Sämtliche Träger sind aus besonders festem und elastischem Stahlblech in hohem, U-förmigem Querschnitt gepreßt. Der Rahmen verjüngt sich nach vorn und ermöglicht dadurch starken Vorderradeinschlag für die Lenkung. Ueber der Hinterachsbrücke ist er hochgekröpft, um ein Aufschlagen der Achse auszuschließen, den Einstieg möglichst niedrig und den Schwerpunkt des Fahrzeuges besonders tief zu halten. Damit ist die Lage des Fahrzeuges auf der Straße noch sicherer gemacht. Am Ende des Rahmens sind eine Kofferbrücke und ein Träger für Ersatzräder angebracht.



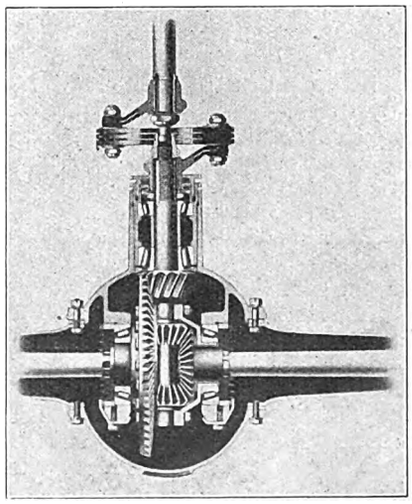
Getriebe

Durch lange, geschmeidige Halbellipsenfedern ist ein angenehmes, stoßfreies Fahren erzielt. Vier Stoßdämpfer schwächen die Ausschläge der Federn ab.

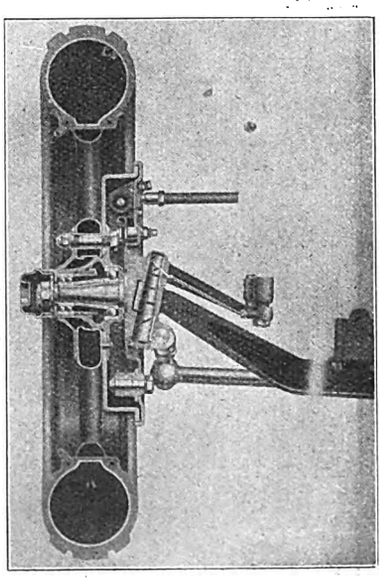
Die Vorderachse — eine Faustachse — ist wie die Achsschenkel aus bestem Nickelstahl her-



Mehrscheibentrockenkupplung



Schnitt durch das Ausgleichgetriebe in der Hinterachse

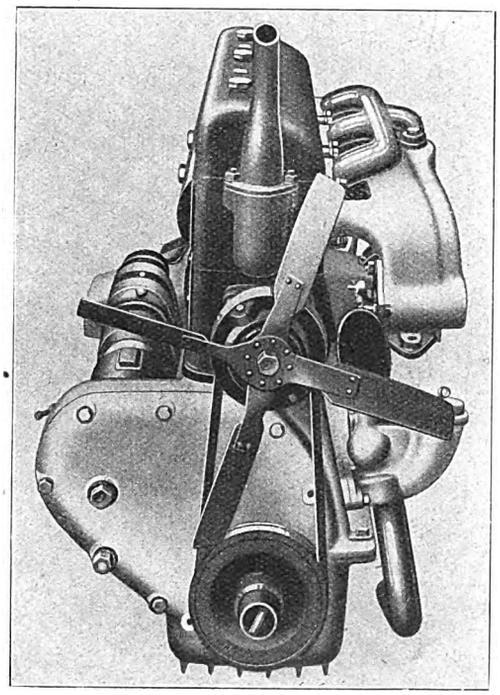


Schnitt durch das rechte Vorderrad

Digitized by Google

gestellt. Die Achsen des Wagens tragen auswechselbare Stahlspeichenräder mit Flachbettfelgen von 18 × 4,5", für Ballonreifen 30 × 6,00".

Die Steuerung des Wagens ist links angeordnet. Auf dem großen, dem Fahrer bequem in der Hand liegenden Lenkrad befinden sich der Handgashebel und der Druckknopf zur Betätigung des Signalhorns. Die Lenkspindel ist als Doppelspindel ausgebildet und kann durch einfaches Drehen einer



Motor, Stirnseite

Mutter leicht nachgestellt werden, sobald sich toter Gang in der Lenkung bemerkbar machen sollte. Dank der vorzüglichen Durchbildung der Lenkung ist ein Flattern der Vorderräder nicht zu befürchten.

Der Wagen hat eine fußbetätigte, hydraulische Vierradbremse und unabhängig davon eine auf die Hinterräder wirkende, feststellbare Handbremse. Die Oeldruck-Vierradbremse neuester Konstruktion preßt unter Wirkung des Fußdruckes Oel durch Leitungen in die im Innern der vier Bremstrommeln befindlichen Bremszylinder, deren Kolben ein gleichmäßiges Anliegen der Bremsbacken bewirken. Diese hydraulische Bremse bedarf keiner Schmierung und Wartung, sie bringt den Wagen auf kürzester Strecke unbedingt sicher zum Stehen. Die Handbremse wirkt durch ein einfaches Gestänge mit Bremsnocken auf die Bremsbacken der Hinterräder.

Die Schmierung des Fahrgestells ist sehr vereinfacht durch die Aufhängung der Federn in Gummilagern und durch die Verwendung von Oellos-Lagerbüchsen. Im wesentlichen besorgt das Abschmieren eine Eindruck-Zentralschmierung, die durch Fußdruck vom Führersitz aus bedient wird. Eine Pumpe schafft hierbei das Oel unter hohem Druck durch Leitungen zu den Schmierstellen, ohne daß weitere Wartung der Anlage nötig wäre.

Die elektrische Ausrüstung mit sorgfältig gesicherten Leitungen umfaßt neben der Magnetzündung den elektrischen Anlasser, das Signalhorn, die Fahrtrichtungsanzeiger, den Scheibenwischer und eine 12-Volt-Lichtanlage, die aus Lichtmaschine, Batterie, Scheinwerfern, Nummernschildlampe, Schalttafellampen und Schaltkasten besteht. Die Scheinwerfer mit Doppelfadenlampe für Fern- und Abblendlicht und einer sparsam brennenden Standlampe sind getrennt gesichert, so daß in Störungsfällen nie beide Lampen gleichzeitig erlöschen können. Indirekte Schalttafelbeleuchtung vermeidet ein Blenden des Fahrers. Eine Fahrtrichtungsanzeiger-Anlage eigener Ausführung, sehr auffällig in ihrer Wirkung, läßt über dem vorderen Kotflügel eine gelbrote Signallampe auf derjenigen Wagenseite aufleuchten, nach welcher eingebogen werden soll.

Die neuen großen Werkanlagen von Wanderer wurden in unserer Zeitschrift ausführlich beschrieben und abgebildet, und zwar in Heft 21—23, Jahrgang 1927. *1340*

Kraftwagen zur Miete

Welche Rolle der Kraftwagen im Verkehrsleben der Vereinigten Staaten von Amerika spielt, ist den Lesern dieser Zeitschrift wohl bekannt. Namentlich im Personenverkehr hat er eine solche Bedeutung erlangt, daß Eisenbahnen und Straßenbahnen unter seinem Wettbewerb schwer leiden. Gerade für diese ist eine Neuerung von besonderem Wert, die darauf ausgeht, den Verkehr zwischen Eisenbahn und Kraftwagen so zu verteilen, wie es der Eigenart beider Verkehrsmittel entspricht. In den Vereinigten Staaten machen nämlich zahlreiche Kraftwagenbesitzer auch Reisen auf größere Entfernung im eigenen Kraftwagen, obgleich sie sich durchaus klar darüber sind, daß es sich auf weite Strecken besser mit der Eisenbahn reist. Sie wollen aber am Ziel ihren Wagen zur Verfügung haben, sei es, um ihre Geschäftsfahrten zu unternehmen oder landschaftlich bevorzugte Gegenden auf Urlaub zu durchstreifen. Solchen Reisenden kommt ein Unternehmen zustatten, das, von einem John Hertz gegründet, unter dem Stichwort „Drive-ur-self" jedermann Kraftwagen auf Tage oder Wochen mietweise zur Verfügung stellt. Das Unternehmen besteht seit etwa drei Jahren. In den ersten zwei Jahren wurden zunächst in den größeren Orten Niederlassungen gegründet, teils als Versuchsbetriebe, teils um die zukünftige Kundschaft an den neuen Gedanken zu gewöhnen. Heute bestehen bereits mehr als 300 solcher Niederlassungen, es kann aber deshalb noch bei weitem nicht gesagt werden, daß die Entwicklung beendet wäre; der jetzige Zustand ist vielmehr nur der Anfang eines Netzes, das das ganze Gebiet der Vereinigten Staaten und von Kanada bedecken soll.

Mit der neuen Einrichtung ist es z. B. für einen Bewohner der östlichen Staaten, der eine Kraftwagenreise durch eines der Naturschutzgebiete im Westen zu machen beabsichtigt, möglich, mit der Eisenbahn bis an den Eingang eines dieser Parks zu reisen, was schneller geht und bequemer ist, als eine Fahrt mit seinem Kraftwagen. Am Ziel mietet er sich ein solches Fahrzeug, für das die Miete nach der Meile berechnet wird, und bringt mit ihm, unabhängig von dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsmitteln, seinen Urlaub im Naturschutzgebiet zu, wo besondere Einrichtungen getroffen sind, um solchen Reisenden den Aufenthalt zu erleichtern. Sie wohnen häufig nicht im Gasthof, sondern es sind für sie eine

Digitized by Google

Art Biwakplätze vorgesehen, wo sie mit ihrem Wagen im Freien, unter Zelten u. dgl. übernachten können, und wo sie sich mit Kraftstoff, Wasser, Lebensmitteln usw. versorgen können. Entsprechend können Geschäftsleute ihre Reisen einrichten.

Zunächst war es nötig, die neue Einrichtung in den Kreisen, die für ihre Benutzung in Frage kommen, bekannt zu machen. Dies geschah durch eine lebhafte Werbetätigkeit. Dabei wurden an Personen, die man als vertrauenswürdig ansah, Ausweiskarten verteilt, die von allen Zweigniederlassungen des Unternehmens anerkannt wurden, den Kunden also der Schwierigkeit überheben, sich durch Papiere, die sie selbst beschaffen, auszuweisen. Da die Wagen nicht mit Führer vermietet werden, sondern die Mieter, wie sie es mit ihrem eigenen Wagen gewöhnt sind, selbst steuern wollen, ist es für das Unternehmen natürlich wichtig, sich über die Person ihres Mieters zu vergewissern. Vermutlich wird dieser, wenn er der Gesellschaft nicht bekannt ist, eine Haftsumme zu hinterlegen haben, obgleich unsere Quelle, die Zeitschrift Railway Age, in einem im übrigen eingehenden Bericht über die neue Einrichtung nichts hiervon erwähnt.

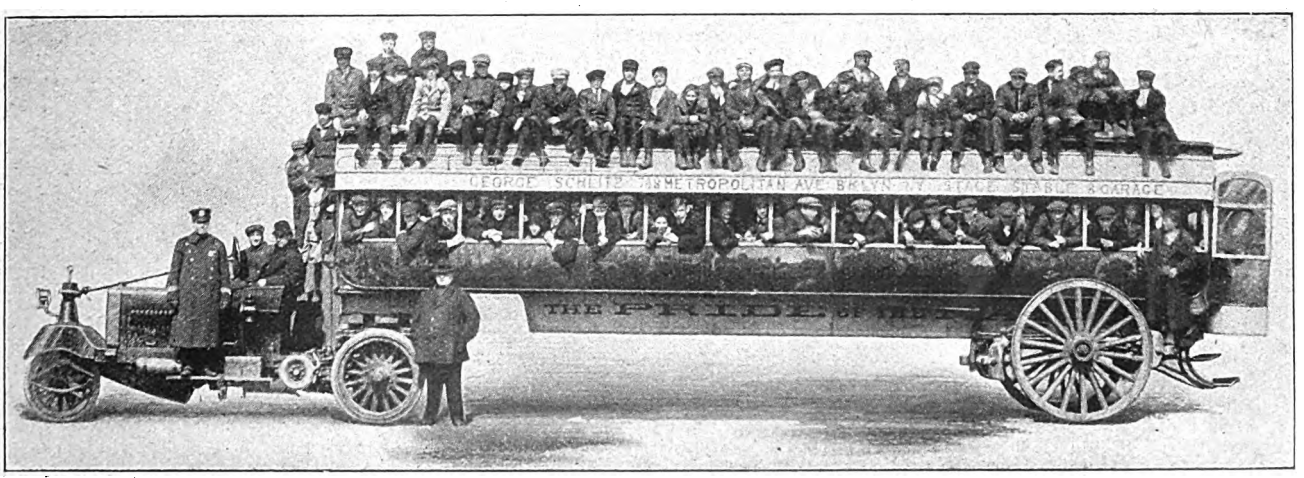
Daß sich eine Fachzeitschrift auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens mit dem Unternehmen zum Vermieten von Kraftwagen beschäftigt, hat seinen guten Grund darin, daß dieses Unternehmen dazu dient, den Eisenbahnen den Fernverkehr zu erhalten. Man hat in Amerika richtig erkannt, daß Eisenbahn und Kraftwagen miteinander arbeiten müssen, und diese Erkenntnis hat eine Anzahl Eisenbahngesellschaften veranlaßt, Kraftwagenomnibusse als Zubringer für ihre Eisenbahnstrecken zu betreiben. Die Einrichtung „Drive-ur-self" kommt dem Bestreben der Eisenbahnen„ mit dem Kraftwagen zusammen zu arbeiten entgegen, nur ist hier umgekehrt wie bei den angedeuteten Omnibusbetrieben die Eisenbahn der Zubringer zum Kraftwagen. Die Eisenbahngesellschaften unterstützen durch ihren Werbedienst, der bekanntlich in den Vereinigten Staaten hoch entwickelt ist, das Unternehmen zum Vermieten von Kraftwagen, indem sie sowohl in ihren Werbeschriften als auch bei persönlicher Berührung ihrer Werbebeamten mit den Reisenden auf das Bestehen der Möglichkeit hinweisen, sich am Ziel der Eisenbahnfahrt einen Kraftwagen zu beliebiger Verwendung zu ermieten.

Für Geschäftsreisende bestehen besonders niedrige Mietsätze. Große Unternehmen, die zahlreiche Reisende beschäftigen, können eine Art Sammelabonnement nehmen, das ihren Vertretern die Möglichkeit bietet, an beliebigen Orten des Vorteils der niedrigen Preise teilhaftig zu werden. Gerade im Geschäftsleben kommt es auf die Kosten an, und da hat es sich denn gezeigt, daß der Geschäftsreisende die Fernfahrt billiger in der Eisenbahn macht; früher war er aber gezwungen, auch dabei seinen Kraftwagen zu benutzen, weil er ihn am Ziel braucht. Heute kann er zunächst mit der Eisenbahn reisen und findet am Ziel einen Kraftwagen zu seiner Verfügung.

Besonders hoch entwickelt ist das Vermieten von Personenkraftwagen zur eigenen Benutzung durch den Mieter in Kalifornien, das durch seine landschaftlichen Reize zahlreiche Vergnügungsreisende anlockt. Um diese Schönheiten zu genießen, ist es aber vorteilhafter, mit dem Kraftwagen auf der Straße als mit der Eisenbahn zu reisen. Die Hertz-Gesellschaft hat daher in diesen Gegenden an allen Brennpunkten des Eisenbahnverkehrs Zweigniederlassungen errichtet, und mit diesen arbeiten die Eisenbahnen, mit denen die Reisenden aus dem Osten ankommen, in engem Einvernehmen. Der Eisenbahn fällt auf diese Art der Fahrpreis für die Fernfahrt zu, und die Kraftwagengesellschaft kommt durch die Vermietung ihrer Wagen auf ihre Kosten. Beide haben also den Nutzen von ihrer gemeinsamen Arbeit. Es ist nichts seltenes, daß Eisenbahnreisende sich telegraphisch einen Kraftwagen für eine Woche bis zwei Monate, ja, sogar für längere Zeiträume bestellen. *1169*

Zuständigkeit für die Erteilung von Probefahrtkennzeichen

Im Zusammenhang mit der Neuregelung der Zuständigkeit für die Zulassung von Kraftfahrzeugen in Preußen sind nunmehr auch durch einen Runderlaß des Preußischen Handels- und Innenministers die Bestimmungen über die Zuständigkeit für die Erteilung von Probefahrtkennzeichen und internationalen Fahrausweisen für Kraftfahrzeuge dahin geändert worden, daß dafür in Preußen vom 1. Februar 1929 ab in Landkreisen die Landräte und in Stadtkreisen die Polizeiverwaltungen zuständig sind.



Der „Personen-Bus" ist die Idee eines Deutsch-Amerikaners in der Stadt Brooklyn, N. Y. Morgens und abends befördert er kontraktlich Arbeiter in abgelegene Distrikte, tagsüber fährt er Müll, Sand, Kohlen oder dient auch als Möbelwagen

Digitized by Google

BÜCHERSCHAU

Die Technik der Auto- und Kutschenlackierung im Einzel- und Massenbetrieb. Von Ch. E. Oliver. Herausgegeben von A. S. Jennings. Ins Deutsche übertragen von Dr. H. Wolff. Mit 33 Tafeln und 26 Abbildungen. Union Deutsche Verlagsgesellschaft, Zweigniederlassung Berlin SW 19. Preis 20 RM.

Auf dem Gebiete der Auto- und Kutschenlackierung werden sowohl an die Arbeitsweise als auch an das zum Anstrich verwendete Material die höchsten Anforderungen gestellt. Deshalb sind Lackierer und Lack- und Farbenerzeuger in gleichem Maße an den Fortschritten auf diesem Gebiete interessiert. Bisher fehlte eine zusammenfassende Darstellung der hier geübten Arbeitstechniken, so daß dieses soeben in feiner Ausführung erschienene Buch von Oliver eine bisher recht fühlbare Lücke ausfüllt und mit Recht als das Buch über Autolackierung bezeichnet werden kann.

Der Verfasser, ein Mann mit über dreißigjähriger praktischer Erfahrung in der Auto- und Kutschenlackierung, legt in diesem Buche die moderne Lackierweise dar und geht dabei auf alles ein, was irgendwie mit der Neu- oder Auflackierung von Autos zusammenhängt, ob es sich nun um die Lackierung eines Wagens oder etwa eines Dutzends pro Woche handelt, oder um das Hundertfache dieser Produktion. Auch die kleinsten Details, die aber gar nicht so selten für den Ausfall der ganzen Lackierung ausschlaggebend sind, sind ausführlich und anschaulich behandelt. In vielen photographischen Aufnahmen werden die im Text beschriebenen Handgriffe, Arbeitsverfahren, Werkstatteinrichtungen deutlich vor Augen geführt.

Mit Recht weist Dr. Wolff in dem Vorwort des Uebersetzers auf einen sehr wichtigen Punkt hin, den Oliver ebenfalls erwähnt, der aber nicht genug hervorgehoben werden kann. Gewiß muß sich der Lackierer gelegentlich eine Farbe selber herstellen können, er muß sich aber klar darüber sein, daß eine mit den modernen Methoden fabrikatorisch hergestellte Farbe den Vorzug verdient. Auch in den Anmerkungen des Uebersetzers wird dieser Umstand immer wieder betont.

Obwohl die Spritzlackierung mit allen Arten von Anstrichmaterialien recht ausführlich dargelegt wird, so war doch zu der Zeit, als das Buch von Oliver erschien, die Lackierung mit Nitrozelluloselacken noch nicht zu der Bedeutung gelangt, die sie jetzt erlangt hat. Der Uebersetzer hat es daher als seine Pflicht betrachtet, in einem ausführlichen Nachtrag auch diese Methode zu besprechen und hat es versucht, die Erfahrungen, die er hierbei gemacht und die er von vielen Seiten zugetragen bekam, im Stile des Werkes vorzutragen: Reine und kombinierte Nitrozelluloselackierung, Lackierung von Holzteilen, Auflackierung mit Nitrozelluloselacken und -farben, Anbringung von Verzierungen auf Nitrocelluloselackierungen, streichfähige Nitrozelluloselacke und Entrostung. *1229*

Der kleine Autoheld. Von Johannes Thiel. 68 Bilder mit lustigen Versen. 36. Seiten. Verlag Josef Kösel & Friedrich Pustet, München. In Halbleinen Preis 8 RM.

Was in den Köpfen unserer kecken Jungens und Mädels von heute an geheimen Träumen und Wünschen, an wagemutiger Abenteuerlust und Entdeckerfreuden lebt, hat Johannes Thiel, der Maler und Dichter, in aquarellierten Federzeichnungen und lustigen Versen seines neuen Märchenbuches „Der kleine Autoheld" erschaut und erzählt.

Motz heißt der kleine Autoheld; just ein Kerlchen wie viele, rast mit seinem Auto durch Dörfer, Felder und Wälder. Kühn, wie er ist, scheut er keine Gefahren. Was kümmert ihn, ob die Planke zerbricht, ob er auf dem Seegrund landet, ob ihn eine Autopanne im Walde festhält oder Zwerge ihn gefangen setzen! Immer verhilft ihm sein Auto zum Siege. Als Kriegsgeneral zieht Motz mit seinem Drachenwagen gegen die Städter, diktiert den Frieden und dann geht's neuen Abenteuern entgegen.

In diesem, aus wunderbarem Reichtum der Einbildungskraft und feiner Beobachtung quellenden Märchen klingen die Töne des modernen Lebens, offenbaren sich die Wunder der Schöpfung. Mit der bunten Farbenfülle des Malers und dem Tönereichtum des Dichters hat Thiel die phantastisch schönen Erlebnisse beim Autoreisen mit der Poesie der Märchenlande verwoben. Was jeder forsche Junge heute sieht, hört und wünscht, das künden die im rasenden Tempo vorfallenden Abenteuer des Autohelden Motz.

Die humorvollen, buntkolorierten Bilder sprechen auch ohne Worte in der dem Kinde verständlichen Sprache. Die lebendige Darstellung, die mit ein paar Strichen das Charakteristische eines Gegenstandes oder einer Situation wiedergibt, wird jeden entzücken, der sich die Unschuld und Ursprünglichkeit der Sinne bewahrt hat. Dieser gesunde, seit Wilhelm Busch nicht mehr gehörte angeborene Humor löst die Herzen von jung und alt und empfiehlt die Bilder-Märchenbücher von Thiel — ohne es zu wollen — als wahre und echte Volkskunst. *1215*

Kartei des Automobilrechts. Herausgegeben von Rechtsanwalt Dr. Arndt, Düsseldorf. Jährlicher Bezugspreis 40 RM.

Mit der steigenden Motorisierung unseres Verkehrs wächst auch das Bedürfnis nach aufklärenden Mitteln über Rechtsfragen, das Kraftfahrwesen betreffend. Der Düsseldorfer Rechtsanwalt Dr. Arndt hat es sich nun zur Aufgabe gemacht, allen denen, die in irgendeiner Weise mit dieser Materie zu tun haben, ein Hilfsmittel an Hand zu geben, das es ermöglicht, rasch einen Ueberblick über die in Frage kommenden Urteile der obersten Gerichtshöfe und sonstigen wichtigen Entscheidungen zu gewinnen. Seine „Kartei des Automobilrechts" ist hierzu auch tatsächlich in hervorragender Weise geschaffen. Mir liegen nur einige wenige Probekarten vor. Sie geben mir aber immerhin schon genügend Uebersicht darüber, daß die Anordnung und Ausführung sehr gut den zu stellenden Anforderungen gerecht werden wird. D. L. *1225*

Die neue Kraftfahrzeuggesetzgebung seit Juli 1927. Textausgabe IV, 97 Seiten kl. 8°. Kartoniert 2 RM. Zugleich Ergänzungsband zu der erläuterten Ausgabe der Kraftfahrzeuggesetzgebung, von Rechtsanwalt Dr. Ludwig Lechner. 1928. C. H. Beck, München.

In dem kleinen Bändchen sind vor allem die Neuerungen der Kraftfahrzeugverkehrsordnung vom 16. März 1928, sowie die des neuen Kraftfahrzeugsteuergesetzes vom 21. September 1927 berücksichtigt. Da überdies auch alle anderen Verordnungen, die seit Juli 1927 ergangen sind, in dem Büchlein aufgenommen wurden, ist in dem handlichen Bändchen alles dargeboten, was der Kraftfahrer über das Kraftfahrzeuggesetz wissen muß. Es ist eine bekannte Tatsache, daß sich die Kraftfahrer noch viel zu wenig um den Wortlaut der für sie in Frage kommenden Gesetze kümmern. Erst dann, wenn es für sie heißt: „Strafe zahlen" — dann wird studiert und gesucht, einen Gegenparagraphen zu finden. D. B. *1226*

Digitized by Google

Tatsachen und Zahlen aus der Kraftfahrzeugindustrie 1928. Herausgegeben vom Reichsverband der Automobilindustrie, Berlin-Charlottenburg 2. 164 Seiten. Preis kartoniert 3 RM.

Das Handbuch ist gegenüber der ersten Ausgabe von 1927 wesentlich vervollkommnet und erweitert, insbesondere enthält es diesmal eine eingehende Konstruktionsstatistik für Personenkraftwagen, Nutzfahrzeuge und Krafträder. Interessant sind ferner eine bis zum Juli 1928 gehende Statistik des deutschen Kraftfahrzeugbestandes und die Angaben über die Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs. Daneben, wie schon im Vorjahre, Zahlenangaben über Produktion, Handel, Ein- und Ausfuhr, Besteuerung, Straßennetz usw. Das Handbuch enthält ein sehr wertvolles Material, das für jeden Kraftfahrer interessant ist. Es sei besonders darauf hingewiesen, daß dieses Handbuch neben dem amerikanischen „Facts and Figures" die einzige derartige Veröffentlichung ist, die es überhaupt gibt. Z. *1415*

Schwarzfahrt und ihre Folgen. Verfaßt von Dr. Dietrich Arndt, Düsseldorf, Band 4 der Bibl. Rechtsfragen der Praxis. — Verlag Hermann Sack, Berlin W 35. Preis brosch. 1,50 RM.

Das Buch kann nicht nur allen Richtern und Juristen empfohlen werden, sondern auch jedem Kraftfahrzeughalter. Es dürfte noch viel zu wenig bekannt sein, daß unter gewissen Umständen der Kraftfahrzeughalter auch für Schäden, die während einer Schwarzfahrt entstanden, haftbar gemacht werden kann. Hierüber klärt das Buch auf, wie es überhaupt in knapper, dabei allgemeinverständlicher Form über alle in Frage kommenden Fälle Aufklärung gibt.

Dr. L. *1221*

Bodes Westentaschenbuch für Ingenieure. Neubearbeitet von Professor Dr. S. Jakobi und Dipl.-Ing. O. Kehrmann. 117. bis 128. Tausend. XX, 514 Seiten, Format 11 × 7 cm. Ganzleinenband. G. D. Baedecker Verlag, Essen. 4 RM.

Fast jeder in der Praxis stehende Ingenieur und Betriebsleiter usw. der technischen Industrie hat sich schon längst an den Gebrauch des kleinen — klein von Format, aber groß an Inhalt — Ingenieur-Westentaschenbuches von Bode gewöhnt, das er nicht mehr missen mag. Um so erfreulicher ist es, daß dieses Büchlein schon wieder in neuer, vollständig durchgearbeiteter Auflage erscheint.

In der mir vorliegenden Neubearbeitung wurden wiederum zahllose Erfahrungswerte der Maschinenindustrie, Tabellen usw. verwertet, die dem Praktiker von ungeheurem Werte sind. Daß auch der neue „Boden" vollkommen der Praxis dienen will und auch wirklich dient, braucht nicht erst besonders betont zu werden, das ist selbstverständlich. Auch darüber, daß der Inhalt dem neuesten Stande der Technik entspricht, braucht kein Wort verloren zu werden.

Der Umfang der Neuausgabe ist um ca. 100 Seiten stärker. Der Verlag verwandte zum Druck ein gutes dünnes Papier, wodurch das Büchlein trotz der hohen Seitenzahl nicht unhandlich wurde. Das kleine Format des „Boden" macht es möglich, ihn bequem zum Außendienst mitzunehmen. W. R. *1224*

Die Kraftfahrerprüfung in Frage und Antwort. Von K. Fr. Witten, Ingenieur. Verlag Martin Salzmann, Dessau, Parkstr. 8. Preis 1 RM.

Bücher für den Fahrschüler in Frage und Antwort gibt es schon zu viele, so daß man im Zweifel darüber sein könnte, ob hier wirklich ein Bedürfnis vorlag, den schon überfüllten Büchermarkt noch durch eine Neuerscheinung zu bereichern. Mir tun nur die „armen" Verleger leid, die an und für sich schon ständig klagen. — Und trotzdem — die Kraftfahrzeuge und damit die Kraftfahrer sind in letzter Zeit so außerordentlich zahlreich geworden, daß die bisher bestehenden Bücher — wenigstens meiner Ansicht nach — längst nicht den Bedarf decken können. Aber das ist Ansichtssache!

Die Einteilung des mir vorliegenden Buches ist die übliche. Auch die Verkehrszeichen fehlen nicht. Neu ist nur die Aufführung der für den Kraftfahrer wichtigen Zeitschriften und Bücher. R. Th. *1220*

Die neuzeitliche Reparaturwerkstatt für Automobile Richtlinien und Anregungen für kleine und mittlere Betriebe. RKW-Veröffentlichungen Nr. 24 (Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit). Herausgegeben vom Ausschuß für wirtschaftliche Fertigung (AWF) in Verbindung mit dem Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, Reichsverband der Automobilindustrie, Verein Deutscher Ingenieure. Beuth-Verlag G. m. b. H., Berlin S 14.

Da dieses Buch auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin bereits große Verbreitung fand und, soweit wir in Erfahrung bringen konnten, ziemlich vergriffen ist, ist es nicht nötig, eingehend hierüber noch zu sprechen. Die Bedeutung des Ausschusses für wirtschaftliche Fertigung und der maßgebenden Verbände und Vereine, die an diesem Buch mitgearbeitet haben, bürgt ohnehin schon dafür, daß es seinen Zweck, Anleitung zur Einführung eines wirtschaftlichen Betriebes in kleineren Reparaturwerkstätten zu geben, vorzüglich erfüllt. Im übrigen verweisen wir auf das Jahrbuch des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes*), in dem sich eine sehr ausführliche, längere Abhandlung über das Thema „Rationalisierungsfragen der Garagen- und Reparaturbetriebe" befindet. Diese Abhandlung kann gewissermaßen als Ergänzung des Buches „Die neuzeitliche Reparatur-Werkstatt für Automobile" gelten. *1344*

Die Firma **Hans Windhoff Apparate- und Maschinenfabrik A.-G.,** Berlin-Schöneberg, brachte in sehr origineller und vornehmer Ausführung eine Mappe mit Blättern heraus, die Abbildungen und Beschreibungen ihrer verschiedenen Kühler für Personen- und Lastkraftwagen enthält.

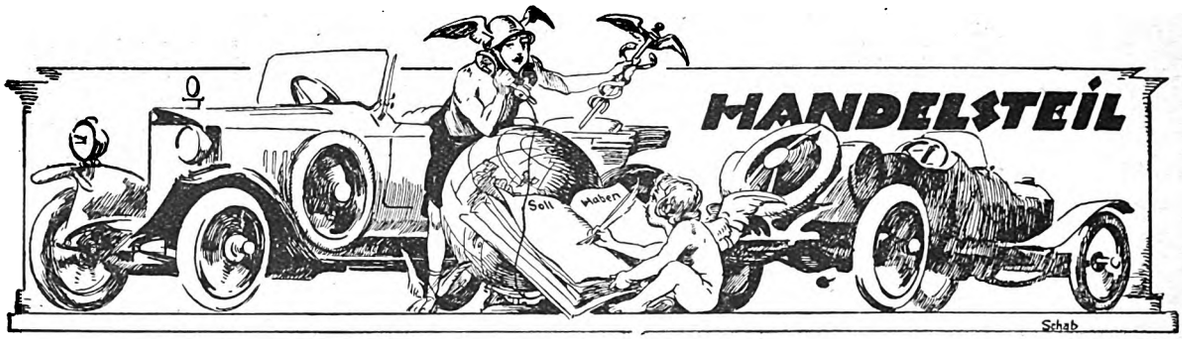
*) Dr Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I. Preis geb. 8,— RM.

Verkehrs-ABC Groß-Berlin

Nach der vor einigen Tagen erfolgten Veröffentlichung der Straßen-Verkehrsordnung für Groß-Berlin hat der Verlag sogleich die Bearbeitung des umfangreichen Materials aufgenommen, um es, wie bereits im Jahre 1926, wiederum in der Form des Verkehrs-ABC als übersichtliches und billiges Nachschlagebüchlein für den Kraftfahrer herauszubringen. Der Abdruck wird zunächst abschnittweise in der „Automobil-Rundschau" erfolgen und voraussichtlich in Heft 5 vom 1. März 1929 beginnen.

Beleuchtungszeit vom 15. Febr. bis 28. Febr.: 15. Februar . . . von 17.38 Uhr bis 6.50 Uhr
28. Februar . . . von 18.02 Uhr bis 6.22 Uhr

Digitized by Google



Kraftfahrzeug-Außenhandel 1928

An der Kraftfahrzeugweltproduktion (1927: 4,2 Mill.) sind nur verhältnismäßig wenige Industrieländer beteiligt. Allein der Anteil der Vereinigten Staaten betrug 1927 mit 3,4 Millionen Wagen 81 v. H. Erst im weiten Abstand folgten Kanada mit 179 000 und die europäischen Staaten (Großbritannien 232 000, Frankreich 190 000, Deutschland 125 000, Italien 55 000). In allen übrigen Ländern wurden insgesamt nur 30 000 Kraftwagen hergestellt, das sind weniger als 1 Prozent. Der erhebliche Kraftwagenbedarf der übrigen Staaten wird fast ausschließlich durch den Produktionsüberschuß von vier Ländern gedeckt.

Der Weltaußenhandel belief sich 1927 auf etwa 630 000 Wagen im Werte von etwa 3 Milliarden Mark oder 15 v. H. der Weltproduktion. Die Vereinigten Staaten führten (einschließlich der im Ausland montierten Fahrzeuge) 437 000 Wagen aus und bestritten damit allein 69,4 v. H. des Gesamtexportes. Von Kanada wurden 74 000 Einheiten (zum großen Teil Wiederausfuhr von USA-Wagen) ins Ausland versandt, von Frankreich 52 000, Italien 33 000 und von Großbritannien 18 000 Wagen (davon 76 v. H. nach britischen Kolonien und Dominions). Der deutsche Export gewann erst 1928 mit etwa 8000 Stück (1927: 4000) auch in diesem internationalen Rahmen einige Bedeutung. Die Ausfuhr aller übrigen Länder belief sich auf nur etwa 12 000 Wagen, das sind knapp 2 Prozent des Weltaußenhandels.

Der 1913 von Deutschland erzielte Ausfuhrüberschuß im Kraftfahrzeugaußenhandel, welcher in Anbetracht der vor dem Kriege noch geringen Motorisierung mit 76,2 Mill. RM. recht beträchtlich war, hat sich unter dem Einfluß von Krieg und Inflation mit ihren Folgen in ein erhebliches Defizit verwandelt. Der Wert des deutschen Automobilaußenhandels betrug in Mill. RM.:

Jahr		Pers.-Wagen	Lastwagen	Krafträder	Krafträder insgesamt	Ueberschuß
1913	Einfuhr	12,2	1,9	0,4	14.5	
	Ausfuhr	71,1	13 2	2,6	86,9	+ 72,4
1924	Einfuhr	32,6	3,8	1,6	38.0	
	Ausfuhr	10,7	7,3	1,5	19,5	— 18,5
1925	Einfuhr	56,8	8,1	4,3	69,2	
	Ausfuhr	13,3	10,1	1.2	24,6	— 44,6
1926	Einfuhr	43,4	3,9	4.0	51,3	
	Ausfuhr	8,6	9,2	1,9	19,7	— 31,6
1927	Einfuhr	57,0	1.4	5,9	64.3	
	Ausfuhr	16,4	10,5	3.4	30,3	— 34,0
1928*	Einfuhr	68,7	1,2	8,5	78.5	
	Ausfuhr	26,7	21,6	4,3	52,6	— 25,9

Die Ziffern für 1928 sind auf Grund der bis einschl. November vorliegenden amtl. Ausweise geschätzt.

Rechnet man die in diesem Jahre stark gestiegene Einfuhr von Explosionsmotoren hinzu, so steigt das Defizit auf über 50 Mill. RM.

Die Einfuhr an Personenwagen weist unter dem Einfluß der degressiven Zölle seit 1924 eine ununterbrochen steigende Tendenz auf. Die Steigerung ist erheblicher, als in dem obigen Zahlenbild zum Ausdruck kommt, weil darin einmal der Anteil der Montagewerkstätten nicht enthalten ist, und außerdem der Wert der Kraftfahrzeuge fortgesetzt sank. Demgegenüber stand eine ständige Verringerung des Importes an Lastkraftwagen, die — bis auf den Anteil des Auslandes an Lieferwagen — heute eine volkswirtschaftlich und praktisch nur noch geringe Bedeutung hat. Die Einfuhr von Krafträdern hat ständig zugenommen, trotzdem die Qualität der deutschen Räder bis zur führenden Stellung neben englischen Fabrikaten auf dem internationalen Markt gehoben werden konnte. Dennoch beeinträchtigt diese Einfuhr den deutschen Kraftradbau vorläufig nicht in einem irgendwie bedenklichen Maße. Umsatz und Kapitalbildung sind bei den großen Fabriken durchweg befriedigend, so daß sich das Defizit im Kraftrad-Außenhandel schnell und voraussichtlich ohne Rückschläge in ein erhebliches Aktivum verwandeln kann, sobald die Aufnahmefähigkeit des inneren Marktes zurückgeht und so ein stärkerer Anreiz zum Export geboten wird. An der Einfuhr sind zur Hälfte England und daneben fast nur noch die Vereinigten Staaten und Belgien beteiligt.

Problematisch aber bleibt der starke Druck des Auslandes auf den deutschen Automarkt der Personen- und Lieferwagen. Der daraus resultierende Entzug wesentlicher Inlandauftragsmengen — reichlich ¼ des Gesamtbedarfs wurde vom Ausland gedeckt — war von nachteiligstem Einfluß auf die Selbstkostensituation der deutschen Werke. Am Personenwagenimport waren beteiligt:

Land	1928 Stück	1928 v. H. d. Gesamteinfuhr	1927 Stück	1927 v. H. d. Gesamteinfuhr
Ver. Staaten . .	11 910	69,2	5 400	47,4
Italien	1 900	11,0	2 493	21,9
Oesterreich . .	1 780	10,8	1 454	12,8
Frankreich . .	840	4,8	1 237	10,8
übrige Länder .	730	4,2	799	7,0
Gesamteinfuhr	17 160	100,0	11 383	100,0

Die 1928 erfolgte Mehreinfuhr ist ausschließlich amerikanischer Herkunft. Der Anteil der drei wesentlich beteiligten europäischen Länder ist absolut um 13 v. H. und anteilgemäß von 45 v. H. im Vorjahr auf 26,3 v. H. 1928 stark herabgedrückt worden. Berücksichtigt man den über die Montagewerkstätten gehenden Import (1928: 60 000 Explosionsmotoren gegen 30 000 1927, und 8071 im Jahre 1926), der in diesen Zahlen nicht enthalten ist, so kommt man zu dem Ergebnis, daß über vier Fünftel der gesamten

Digitized by Google

Autoeinfuhr Deutschlands aus den Vereinigten Staaten stammen.

Die Automobilausfuhr vollzieht sich trotz des großen und im allgemeinen steigenden Weltbedarfs an Kraftfahrzeugen unter international schwierigen Umständen. Um die Absatzbasis zu verbreitern und so die Herstellungskosten im Gesamteffekt herabdrücken zu können, wird der Export nicht selten auch dann gefördert, wenn die zu erzielenden Preise nur wenig oder gar nicht über den Selbstkosten liegen.

Für die deutsche Automobilindustrie waren die Exportschwierigkeiten bei sinkenden Preisen besonders groß, weil durch den hohen Kapitalzins, ein Uebermaß an öffentlichen Abgaben und durch soziale Lasten, sowie eine staatliche Lohnpolitik, die ohne Rücksicht auf die Exportnotwendigkeit insbesondere die Preise der Rohstoffe und Halbfabrikate in die Höhe trieb, die zum Ausbau der Exportorganisation notwendige Kapitalbildung der Werke gedrosselt wurde. Nur, wenn die Unternehmer unter Verzicht auf einen irgendwie lohnenden Gegenwartsgewinn mit einer künftig günstigeren Entwicklung rechneten und vorsorglich für irgendwelche Konjunkturrückschläge auf dem Inlandmarkt die Möglichkeit eines ausgleichenden Exportes schaffen wollen, konnte der Exportapparat ausgebaut werden. Erschwerend kam hinzu, daß 1928 zahlreiche Länder die Zollsätze auf Automobile erhöhten. Trotzdem gelang es, den Kraftwagenexport gegenüber 1927 nahezu zu verdoppeln und gegenüber 1926 sogar reichlich zu verdreifachen. Auch bei Krafträdern, deren Export vielleicht durch die gute Aufnahmefähigkeit des einheimischen Marktes gehemmt war, wurde eine Steigerung von über 28 v. H. erreicht. Es wurden ausgeführt in Stück:

Jahr	Personenwagen	Lastkraftwagen	Steigerung in Prozent	Krafträder	Steigerung in Prozent
1924	1516	794	—	2178	—
1926	1372	830	— 4,7	2156	— 1,1
1927	2688	1374	+ 84,6	3715	+ 71,5
1828	4620	3420	+ 98,0	4740	+ 28,1

Für die geringe Kapitalkraft der Werke und die daraus resultierenden Schwierigkeiten beim Ausbau einer ausgedehnten Exportorganisation ist die Tatsache charakteristisch, daß — mit Ausnahme von Südamerika, wo deutsche Lastwagen einen vorzüglichen Ruf genießen — fast nur auf benachbarten europäischen Märkten Absatz erzielt wurde, obwohl beispielsweise Australien, Südafrika, Britisch- und Niederländisch-Indien u. a. im internationalen Automobilhandel eine hervorragende Rolle spielen. Von der deutschen Ausfuhr nahmen auf:

Land	1928 Kraftwagen	1928 Krafträder	1927 Kraftwagen	1927 Krafträder	1966 Kraftwagen
Niederlande	1008	—	260	—	130
Oesterreich	947	724	402	690	99
Tschechoslowakei	551	1255	248	1103	67
Schweiz	465	157	410	209	62
Uebertrag	2971	2136	1320	2002	358
Ungarn	396	221	317	169	67
Spanien	375	—	198	—	72
Rußland	265	—	259	—	344
Dänemark	272	—	107	—	75
Jugoslawien	290	238	143	169	55
Anteil der Länder in Prozent an der Gesamtausfuhr	56,2	45,6	58,6	62,9	44,6
Argentinien	155	—	31	—	34
Brasilien	100	—	194	—	52
Uebrige Länder	3300	2145	1493	1375	1024
Gesamtausfuhr	8124	4740	4062	3715	2081

Diese bemerkenswerte Steigerung wurde in erster Linie durch die qualitative Verbesserung der deutschen Kraftfahrzeuge erzielt. Die 1928 von der deutschen Automobilindustrie auf internationalen Ausstellungen erzielten Erfolge trugen wesentlich dazu bei, das Interesse des Auslandes am deutschen Automobil zu fördern. Die von einzelnen deutschen Firmen vorliegenden Berichte lassen für die künftige Entwicklung ein weiteres Anwachsen der Ausfuhr im kommenden Jahr erwarten. Vermutlich werden nun auch die Ueberseemärkte einen größeren Anteil als bisher aufnehmen.

Der deutsche Kraftfahrzeugexport wird gehemmt durch die Belastung der Werke mit hohen Zinsen und den oben gekennzeichneten unproduktiven Abgaben an den Staat sowie durch eine Handelspolitik, welche in der Schaffung international gleicher Wettbewerbsbedingungen versagt hat. Ihr Ziel wird sein müssen, Zollbarrieren und administrativen Protektionismus auf den Auslandsmärkten zu beseitigen oder die deutschen Kraftfahrzeugzölle auf eine entsprechend ausgleichende Höhe zu bringen.

Es kann nicht verkannt werden, daß unter dem Einfluß der relativen Begrenztheit der einzelnen Werke und mangelhafter Kapitalkraft die Absatzformen des deutschen Automobilexports noch unentwickelt sind. Wahrscheinlich werden die einzelnen Unternehmen der damit verbundenen hohen Kosten wegen auch künftig nicht in der Lage sein, eine den großen USA-Konzernen ebenbürtige Organisation zu schaffen. Das Problem des Gemeinschaftsexportes wird deshalb früher oder später einer Lösung nähergebracht werden müssen. Ein weiterer Weg zur Steigerung des Exports ist die Anpassung des Automobils an die besonderen Bedürfnisse der Absatzmärkte. In dieser Hinsicht verdienen die Bemühungen Englands und neuerdings auch Belgiens und Frankreichs zur Schaffung eines Kolonialwagens besondere Beachtung, der den Wegeverhältnissen und vor allem dem Klima in den Tropen Rechnung trägt. Eine derartige Einstellung auf die Sonderwünsche der Abnehmer ist in kleineren europäischen Werken leichter möglich als in den Riesenbetrieben der Vereinigten Staaten. Dieser Weg hat daher Aussicht, im Ringen um die Absatzmärkte auch gegenüber der finanziellen und organisatorischen Ueberlegenheit des USA-Exports zum Erfolg zu führen. *1412*

Kleine Mitteilungen

Autos als Passagiergut

Die Passagierzüge auf der Strecke New Orleans —San Franzisko führen seit einiger Zeit Güterwagen mit sich, die speziell für die Beförderung von Autos gebaut sind. Die Vorder- und Rückwand dieser Wagen wird von einer Tür gebildet, durch welche die Autos bequem verladen werden können. Die Autos werden als Passagiergut mitgeführt und werden bis 30 Minuten vor Abgang des Zuges zur Beförderung angenommen. Der in den Tanks vorrätige Brennstoff wird ausgeleert und am Ziel wird dem Wagenbesitzer dasselbe Quantum von der Bahn wieder zur Verfügung gestellt. Der Autobesitzer ist somit in der angenehmen Lage, sein Auto am Bestim-

Digitized by Google

mungsort sofort wieder betriebsfertig zur Verfügung zu haben. *1407*

Die neuen Ford-Aktien werden auch in Deutschland aufgelegt

Bekanntlich übernimmt die in England als Spitzengesellschaft für die europäischen Fordinteressen gegründete Ford Motor Company Ltd. die Kapitalien der auf dem Festlande bestehenden Ford-Gesellschaften. Es ist jedoch vorgesehen, daß 40 Prozent der Aktien dieser Gesellschaften in den betreffenden Ländern zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt werden sollen, so daß bei uns 40 Prozent der Aktien der Berliner Ford Motor Company A.-G. angeboten werden. *1331*

Firmenberichte

Mercedes-Benz in New York und Amsterdam. Die Berichte über die New Yorker Automobil-Ausstellung, die vom 5. bis 12. Januar d. J. stattfand, lassen erkennen, daß die Marke Mercedes-Benz, die als einzige die deutsche Automobil-Industrie dort vertreten hat, einen beispiellosen Ausstellungserfolg davontragen konnte. Der Mercedes-Benz-Stand war nach den Berichten bis zum Schluß dauernd von Besuchern und Interessenten geradezu belagert, und die amerikanische Tages- und Fachpresse hat über Mercedes-Benz einmütig die besten Kritiken und die lobendsten Berichte gebracht. Wenn Mercedes-Benz gerade in Amerika, das über eine so umfangreiche und bekannte Automobil-Industrie verfügt, einen derartigen Ausstellungserfolg erzielen konnte, so beweist dies, daß ein Qualitätsfabrikat von der Klasse eines Mercedes-Benz überall in der Welt eine überlegene Stellung einnimmt. Zugleich ist dies ein Beweis dafür, daß die deutsche Automobilindustrie ihre internationale Bedeutung schon heute zurückgewonnen hat.

Auch auf dem Automobil-Salon in Amsterdam hat der Ausstellungsstand von Mercedes-Benz wieder die besondere Beachtung von Publikum und Fachwelt gefunden und sich dauernd eines lebhaften Besuches erfreut. *1414*

In Rom nur Mercedes. In Rom wurde die Zweite Internationale Automobil-Ausstellung eröffnet, auf der 35 Marken, darunter 27 italienische, vertreten sind. Deutschland ist nur mit Mercedes beteiligt.

Opel-General Motors. Die Verwaltung der Opelwerke erklärt zu den hartnäckig behaupteten Gerüchten von einem bevorstehenden Verkauf der Opelmehrheit an die amerikanische General Motors Co., daß alle Meldungen, die irgendeinen Abschluß zwischen der General Motors und Opel als vollzogen oder als kurz bevorstehend hinstellen, nicht den Tatsachen entsprechen. Von einer ausländischen Einflußnahme auf die Opelwerke könne in keiner Form gesprochen werden. Der Besuch der europäischen Studienkommission der General Motors Co. in Rüsselsheim hatte rein informatorischen Charakter und erfolgte auf besondere Einladung der Opelwerke, die ihrerseits bei häufigen Besuchen in Amerika ein gleiches, beiderseitig nutzbringendes Entgegenkommen gefunden haben. Daß sich aus die-

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen.

Firma	letzte Divid.	Datum 19. 1.	31. 1.	11. 2.
Adler	5	48	58	57
Allg. Berl. Omnibus	10	185	188	188
A. E. G.	8	178	175	173
Augsb.-Nrbg. (M. A. N.)	6	91	89	91
Bln.-Karlsr. (D. W. F.)	0	69	65	66
Calmon	0	43	42	40
Chillingworth	9	106	104	101
Continental	6	134	133	133
Daimler-Benz	0	53	60	58
Dürener Metallw.	10	234	224	224
Dürkopp	0	40	37	36
Frankf.-Pokorny	6	66	65	62
Hanomag	0	49	46	45
Harb. Gummi (Phoenix)	0	81	78	75
Horchwerke	8	113	111	109
Kronprinz	8	95	93	86
Magirus	0	40	38	39
Motorenfabrik Deutz	0	68	68	66
NAG	0	41	42	40
NSU	0	26	24	25
Nürnb. Herkules	5	47	44	44
Peters Union	8	103	108	101
Siemens & Halske	14	402	377	370
Vomag	4	75	68	66
Wanderer-W.	12	100	105	104

Kleinhandelspreise Berlin.

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	1. 2.	33,— M/100 l
B.V. Benzol	„	44,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol)	„	130,— „

Kraftwagenbereifung.

Ballonreifen (Wulst).

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	57,40	10,—
760× 90	60,20	10,50
765×105	78,—	12,60
815×105	86,20	13,60
820×120	102,—	15,30
880×120	117,30	16,30
895×135	137,70	19,—
Type Ballon, Niederdruckreifen (Wulst).		
715×115	55,—	10,20
730×130	65,30	11,80
775×145	81,—	14,10

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen.)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,00
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	165,00—170,00

(Berlin 6. 2. 29)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 76,00
Zink	„ 53,00
Barr-Aluminium	„ 194,00
Zinn (Hamburg Termin Dez.)	„ 446,00
Antimon	„ 80,50
Kupfer	„ 150,88

Reichsindex Januar 153,1.
1914 = 100.

Digitized by Google

WANDERER

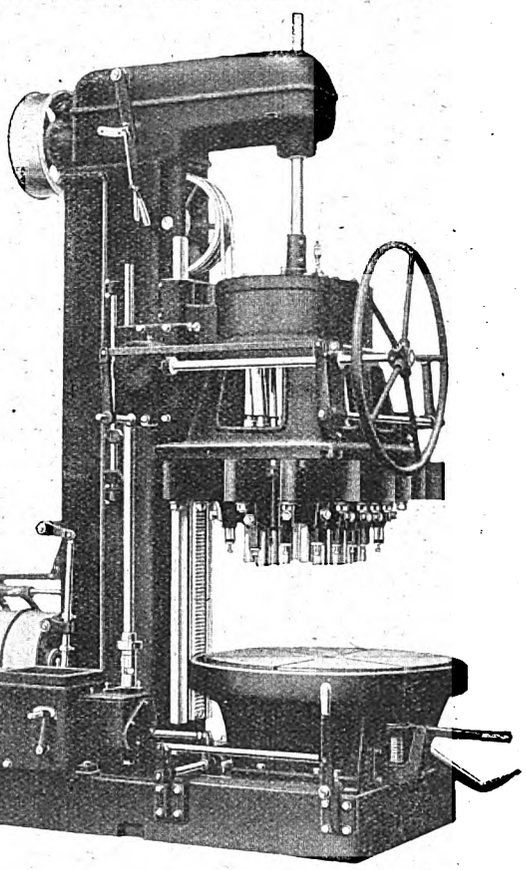
VIELSPINDEL-BOHRMASCHINEN

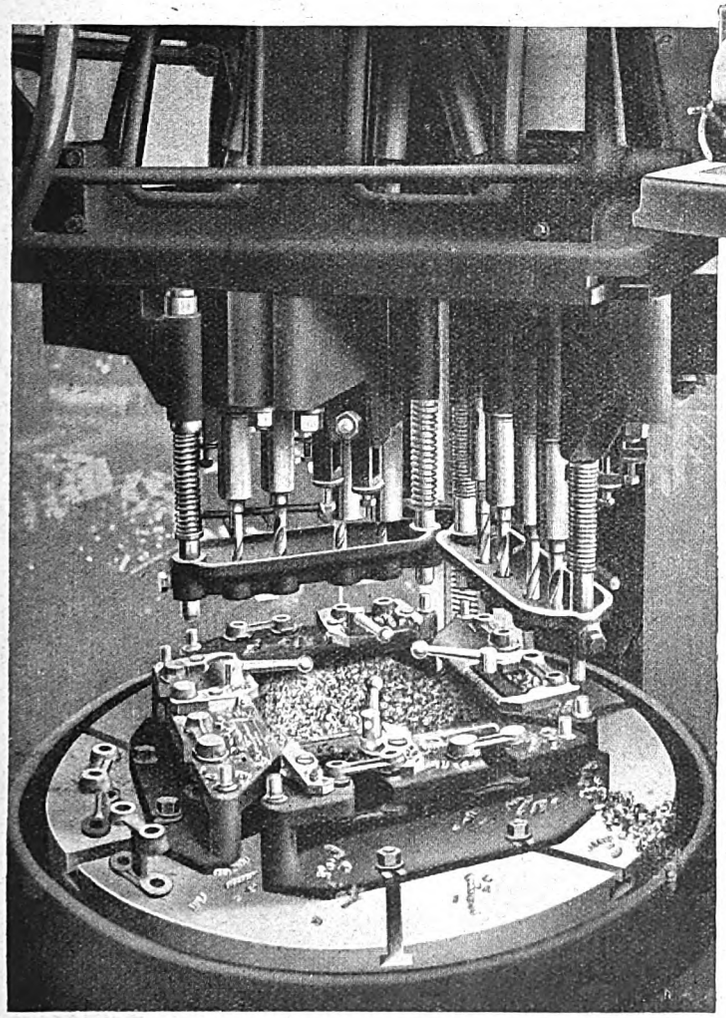
Zum Bohren der Federlaschen brauchte man.....**früher 15 Minuten**

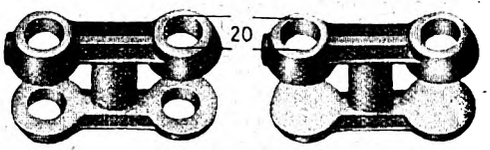
Jetzt bohren wir diese in

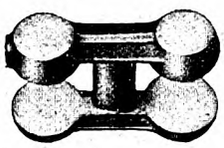
3½ Minuten

auf unserer 12 spindligen Bohrmaschine









Auch Sie können Ihre Produktionskosten stark herabsetzen! Senden Sie uns Zeichnungen Ihrer Werkstücke und wir werden Ihnen zeigen, welche bedeutenden Ersparnisse Sie mit der Wanderer-Vielspindel-Bohrmaschine erzielen können.

WANDERER-WERKE A.-G. SCHÖNAU-CHEMNITZ

Digitized by Google

sem gegenseitigen Austausch von Informationen speziell über das Gebiet der Leichtmetallverwendung und hochverdichteter Motoren, auf dem Deutschland führend ist, engere Beziehungen entwickeln würden, sei nicht anzunehmen, obwohl die Opelwerke als ein in Familienhand konzentriertes und umfangreichstes Werk Europas hieran besonders interessiert sind. Irgendeine Aenderung des Fabrikationsprogramms sei weder beabsichtigt, noch aus technischen Gründen durchführbar.

Victoria-Werke Akt.-Ges., Nürnberg. Das am 30. September 1928 schließende Geschäftsjahr brachte nach Abschreibungen von 108 653 M. (i. V. 95 059) und Ueberweisung von 50 000 M. auf Delkrederekonto einen Reingewinn von 181 935 M. (175 841), aus dem wieder 6 Prozent Dividende verteilt und 33 185 M. (27 091) auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. In der ersten Hälfte des Geschäftsjahres war der Fahrräderabsatz zufriedenstellend, das Sommer- und Herbstgeschäft jedoch durch ein Ueberangebot — hervorgerufen durch übermäßige Produktionssteigerung einiger Fabriken — stark beeinträchtigt. Der Motorräderumsatz war während des ganzen Geschäftsjahres zufriedenstellend. Im laufenden Jahre liegen für die Fahrradabteilung Aufträge in Vorjahrshöhe vor; inwieweit ihre Ausführung durch die Marktlage beeinflußt wird, läßt sich jedoch noch nicht beurteilen. Dagegen verspricht sich die Gesellschaft auch im neuen Geschäftsjahre eine erhebliche Absatzsteigerung für ihre Motorräder.

Wandererwerke Akt.-Ges., Chemnitz. Die Verwaltung klagt über die Auswirkungen des sächsischen Metallarbeiterstreiks und besonders gedrückte Preise für Automobile, Motor- und Fahrräder. In der Schreibmaschinenabteilung und dem Werkzeugmaschinenbau war man dagegen befriedigend und nutzbringend beschäftigt. Die Uebersiedlung nach dem Hochbau für Teileherstellung für die Automobilabteilung ist im Gange. Die Erhöhung der Vorräte hängt mit dem erhöhten Umsatz und der Herausbringung des neuen Automobiltyps (10/50-PS-Sechszylinder) zusammen. Für das neue Geschäftsjahr liegen befriedigende Aufträge vor.

Ford in Rotterdam. Ford verhandelt mit den Rotterdamer Behörden wegen Ueberlassung von Fabrikgelände. Die Ford-Autofabrik soll von Antwerpen nach Rotterdam verlegt werden, weil die Transportverhältnisse in Rotterdam günstiger liegen. Rotterdam soll zentraler Fabrikationsort für den ganzen Kontinent werden. Der Rotterdamer Gemeinderat will Ford das Gelände (28 000 qm) zu besonders günstigen Bedingungen, nämlich zu 18 fl. pro qm, überlassen. Bis die Fabrikgebäude errichtet sind, stellt die Stadt Rotterdam Ford eine der Hallen der vorjährigen Industrieausstellung zur Verfügung.

Dürkopp-Werke A.-G., Bielefeld. Zu den Gerüchten über eine geplante Zusammenlegung teilt die Verwaltung mit, daß sie zwar bestrebt ist, die kurzfristigen Verpflichtungen zu vermindern, daß aber eine Kapitalzusammenlegung nicht zur Erörterung steht. Die Liquidität der Gesellschaft sei gegenüber 1927, einem Jahr der Hochkonjunktur, kaum verschlechtert. Mit dem Einsetzen des Frühjahrsgeschäftes verspricht man sich eine weitere Entlastung von den bestehenden Verbindlichkeiten. Im Lastkraftwagenbau glaubt die Gesellschaft bei normaler Wirtschaftsentwicklung auf einen guten Erfolg bereits im Frühjahr rechnen zu können. Die Entwicklung des Fahrradgeschäftes wird günstiger als bei zahlreichen Unternehmungen der Konkurrenz beurteilt.

Heinrich Kämper Motorenfabrik A.-G. in Berlin-Marienfelde. Das Geschäftsjahr 1927/28 erbrachte einen Fabrikationsertrag von 307 490 RM (275 103), nach Abschreibungen verbleibt ein Reingewinn von 60 824 RM. (46 022), aus dem beabsichtigt wird, eine Dividende von 6 Prozent (5) zu verteilen. Nach dem Vorstandsbericht hat die günstige Absatzentwicklung im abgelaufenen Jahre insbesondere in Antriebsmotoren für fahrbare Kompressoranlagen angehalten. Die Motorenaufträge für landwirtschaftliche Kraftmaschinen haben indessen die alte Höhe noch nicht wieder erreicht. Der Dieselmotorenbau erzielte weitere Fortschritte. In das laufende Geschäftsjahr ist die Gesellschaft mit einem gegenüber dem Vorjahr wesentlich erhöhten Auftragsbestand eingetreten, so daß die volle Beschäftigung bis in das erste Halbjahr hinaus gesichert ist.

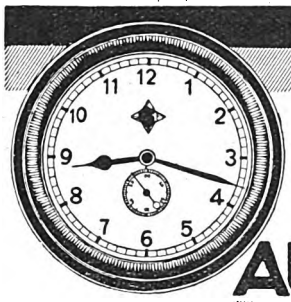
Rud. Chillingworth Akt.-Ges. Das am 31. Dezember abgelaufene Geschäftsjahr hat einen recht befriedigenden Verlauf genommen, so daß ein Ergebnis erzielt wurde, das eine Dividende von 10 Prozent (8) rechtfertigen würde. Ob der Aufsichtsrat sich zu einer Dividendenerhöhung in diesem Ausmaße entschließen wird, ist allerdings im gegenwärtigen Augenblick noch nicht zu übersehen.

Adler-Werke vorm. Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt a. M. Die Vorarbeiten für die Reorganisation dieser Gesellschaft werden seit dem bekannten Communiqué beschleunigt vorgenommen. Die im Zuge befindlichen Bilanzierungsarbeiten dürften bis Ende des Monats fertiggestellt sein. Man gibt sich der Hoffnung hin, mit einer Zusammenlegungsquote von 2 : 1 auszukommen, obwohl auf eine nicht unbedeutende Serie von älteren Fabrikaten des Lagers erhebliche Abschreibungen vorzunehmen sind. Andererseits verfügt die Gesellschaft über einen Reservefonds von 8,2 Mill. M., so daß bei einer Zusammenlegung in dem oben angegebenen Verhältnis ca. 17 Mill. M. für Abschreibungszwecke zur Verfügung stehen. Bei der endgültigen Sanierung wird natürlich auch die Frage eine Rolle spielen, ob und inwieweit die Ambi-Budd-Gruppe resp. das Bankhaus I. Henry Schröder neue Aktien zeichnen. Von dieser Gruppe ist seinerzeit eine Sperrminorität von Adler-Aktien zum Kurse von 118 bis 120 Prozent erworben worden, eine Transaktion, aus der infolge des inzwischen eingetretenen Kursrückganges auf 57¾ Prozent bereits jetzt Verluste im Umfang von ca. 3 Mill. M. erwachsen sind. In Besprechungen zwischen dem Baron von Schröder und den bei Adler maßgebenden Banken soll prinzipiell eine Bereitwilligkeit zur Mitarbeit an der Sanierung ausgedrückt worden sein.

Automobilfabrik Mathis, Straßburg. Es konnten rund 16 000 Wagen abgesetzt und ein Reingewinn von 22 037 427 Franken erzielt werden. Um der gesteigerten Nachfrage zu genügen, wurde das Aktienkapital Ende 1928 von 20 Mill. auf 40 Mill. Franken erhöht; der Betrieb soll bedeutend vergrößert werden. Im nächsten Monat werden die neuen Aktien von dem Pariser Bankhaus Bénard an der Pariser Börse eingeführt; sie sollen auch an den Provinzbörsen gehandelt werden.

Digitized by Google

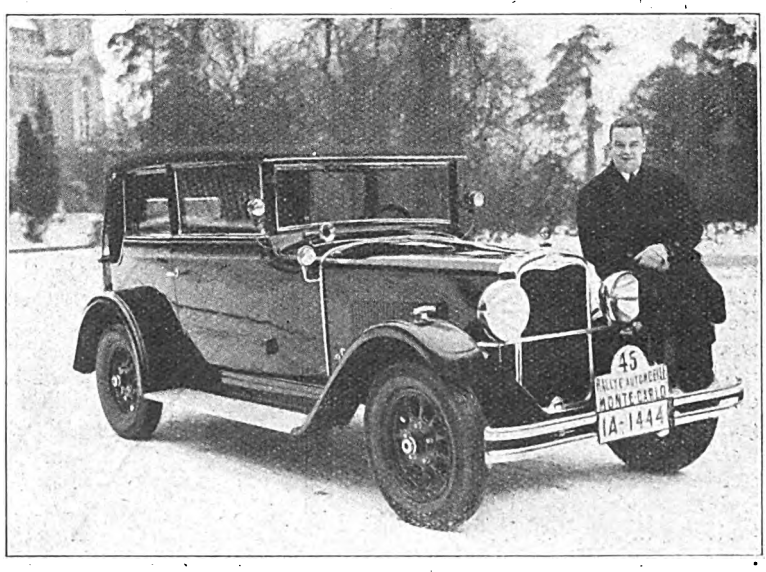
VDO



AUTOMOBIL-
UND MOTOR-
RAD-UHREN
MIT 8- UND 1-TAGEWERKEN.
VDO TACHOMETER A·G·
VEREINIGTE DEUTA-OTA
FRANKFURT A·M·WEST 13
GRÖSSTE U·LEISTUNGSFÄHIGSTE DEUTSCHE SPEZIAL-FABRIK

Sternfahrt nach Monte Carlo

In der Nacht vom 21. zum 22. Januar sind die deutschen Fahrer nach einem harten Kampfe mit Eis und Schnee in Berlin eingetroffen. Wie groß diese Strapazen gewesen sein müssen und wieviel Ausdauer und körperliche Zähigkeit dazu gehört hat, sie zu überwinden, geht daraus hervor, daß zu der relativ kurzen Strecke Königsberg—polnische Grenze 15 Stunden benötigt wurden. Es war deshalb nicht zu verwundern, daß die Fahrer vollkommen erschöpft in Berlin ankamen. Nach kurzer Rast ging es weiter. Der NAG-Wagen mit Gebrüder Birnholz startete als erster, dann folgten die drei Steyer-Wagen, und erst 5 Stunden später Caracciola und Bernet mit ihren 10/50-PS-Wandererwagen. Trotz dieses erheblichen Vorsprunges der übrigen Mitfahrer stürmten Caracciola und Bernet im Vertrauen auf ihre treuen Maschinen in die Nacht hinaus, und ihrer hervorragenden Fahrkunst gelang es auch, die vor ihnen gestartete Spitzengruppe um 10 Uhr vormittags im Rheinlande zu erreichen und die Führung wieder zu übernehmen. Da machte ein bedauerlicher Unglücksfall allen Hoffnungen, die auf die Wanderer-Fahrer gesetzt wurden, ein schnelles Ende. Etwa 40 km vor Brüssel, in der Nähe der Stadt Thienen (Tirlemont), versuchte der NAG-Wagen einem anderen Fahrzeug auszuweichen und fuhr dabei dem führenden Wanderer-Wagen, mit Caracciola am Steuer, in den Rücken. Völlig demoliert blieben die Wagen auf der Strecke liegen. Während die Insassen zum Teil verletzt wurden, blieb Caracciola selbst wie durch ein Wunder unbeschädigt. Unmittelbar nach dem Unglücksfall passierte der andere Wanderer-Wagen mit Bernet die Stelle und konnte den Verunglückten die erste Hilfe leisten. Diese schöne sportliche und kameradschaftliche Tat verdient um so mehr Beachtung, als Bernet durch den Zeitverlust, der durch die Hilfeleistung entstanden war, gezwungen wurde, die



Caracciola mit seinem Wanderer-Wagen

Digitized by Google

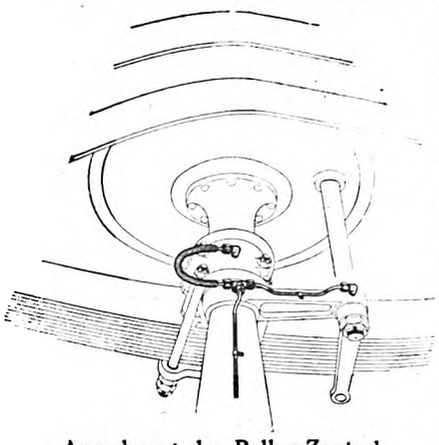
Fahrt in Brüssel abzubrechen. Trotzdem haben Caracciola, Bernet und Burgaller die Fahrt nach Monte Carlo mit dem zweiten Wanderer-Wagen fortgesetzt, allerdings außer Konkurrenz. Wenn sie auch für die Preisverteilung nicht mehr in Betracht kamen, so muß doch gesagt werden, daß die Wanderer-Leute eine hervorragende Leistung hinter sich haben, die sie ihrer ausgezeichneten Fahrkunst und nicht zuletzt der bekannten Zuverlässigkeit ihrer Wagen zu verdanken haben. *1413*

Die vollautomatische Pallas-Zentralschmierung

Diese automatische Zentralschmierung, die auf der diesjährigen Internationalen Automobil-Ausstellung zum erstenmal gezeigt wurde, verdient die Bezeichnung „automatisch" deswegen im vollsten Umfang, weil sie, einmal in der Fabrik am Fahrgestell montiert, jeden Handgriff des Fahrers unnötig macht und ohne Ausnahme alle Schmierstellen des Fahrgestelles in sorgfältig abgewogenen Dosen selbsttätig mit Schmiermaterial versorgt.

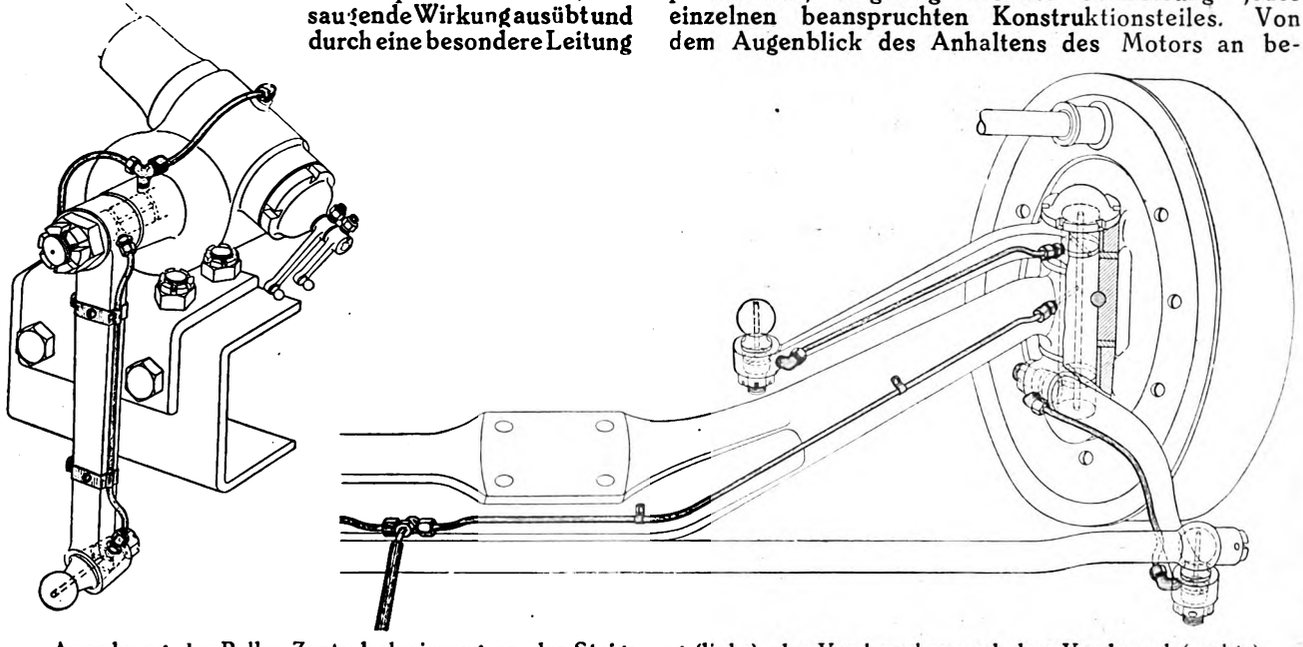
Das System beruht auf dem sehr einfachen Vorgang der Erwärmung einer in einem druckfesten Behälter durch Kugelventile abgeschlossenen Oelmenge bis zur teilweisen Verdampfung und der Wiederkondensation der entwickelten Oeldämpfe. Beim ersten Vorgang wird die im Oelbehälter vorhandene, bis zu 1 Liter betragende Schmierölmenge in kleinen Mengen in ein am Fahrgestell montiertes Rohrsystem gepreßt und durch dieses sämtlichen Schmierstellen automatisch zugeführt; beim Wiederabkühlen des Behälters entsteht durch die Kondensation der Oeldämpfe Unterdruck, der saugende Wirkung ausübt und durch eine besondere Leitung aus dem Sumpf oder dem Oeleinfüllstutzen des Motors die Menge des zur Schmierung verbrauchten Oeles — übrigens außerordentlich geringe Mengen — wieder nachsaugt. Die Anheizung des Oelbehälters erfolgt im Augenblick des Ingangsetzens der Maschine durch das dicht am Zylinderkopf liegende Auspuffrohr. Sie erfordert etwa 10 Minuten. Nach Ablauf dieser Frist beginnt das durch das gesamte Rohrsystem verteilte Oel langsam und tropfenweise an den vorgesehenen Schmierstellen auszutreten, reinigt dieselben von innen heraus und sorgt für dauernde Erhaltung des Oelfilms an allen beweglichen Konstruktionsteilen des Fahrgestelles.

Die gleichmäßige Verteilung des Oeles wird einmal durch die verschiedenen Abmessungen der zu den einzelnen Schmierstellen führenden Rohre, durch entsprechend ausgebildete Abzweigstutzen, durch die verschiedenen Rohrlängen, durch ein an geeigneter Stelle angeordnetes Druckausgleichrohr und nicht zum wenigsten durch Spezialdochte erreicht, die das gesamte Rohrsystem bis zu den Tropfstellen durchziehen. Dieser in den Rohrleitungen enthaltene, den jeweiligen Verhältnissen entsprechend angeordnete Spezialdocht sorgt für eine gleichmäßige Verteilung des Oeles an alle Schmierstellen. Die Kapillarwirkung dieser Dochte ist so stark, daß sebst bei einem Rohrbruch die Schmierung der betreffenden Stelle nicht unterbrochen wird.



Anordnung der Pallas-Zentralschmierung an der Hinterachse

Solange der durch die Beheizung des Oelbehälters in demselben erzeugte Druck anhält, d. h. während der ganzen Dauer des Betriebes, erfolgt eine permanente, sorgfältig dosierte Schmierung jedes einzelnen beanspruchten Konstruktionsteiles. Von dem Augenblick des Anhaltens des Motors an beginnt die langsame Wiederverdichtung der Oeldämpfe im Behälter. Der Druck im Leitungssystem sinkt langsam, und der Schmiervorgang kommt allmählich zum Stillstand, wobei infolge des nun im Behälter auftretenden Unterdruckes sich das in die Schmierleitung eingeschaltete Kugelventil selbsttätig schließt, während das zweite in die Zuleitung zum Oelvorrat des Motors eingelegte Kugelventil sich öffnet und ein automatisches Nachfüllen des verbrauchten Oeles aus dem Sumpf bzw. dem Oeleinfüllstutzen ermöglicht. Ein zwischengeschalteter Oelreiniger sorgt für den Nachschub sorgfältig gereinigten Oeles. B. von Lengerke. *1380*



Anordnung der Pallas-Zentralschmierung an der Steigerung (links), der Vorderachse und dem Vorderrad (rechts)

Digitized by Google

Die Sicherheit eines Kraftwagens

und seiner Insassen ist bei Nachtfahrten von der Beleuchtung abhängig. In technischer Hinsicht stellen Zeiss-Scheinwerfer die vollkommenste Autobeleuchtung dar. Der Kristallspiegel im Zeiss-Scheinwerfer verleiht diesem die außerordentliche, weitreichende Lichtfülle, an der man das „Zeiss-Licht" sofort erkennt. Das geschliffene Glas des Zeiss-Spiegels schützt die Spiegel-Silberfläche vor Hitze und Feuchtigkeit und erhält ihr hohes Reflexionsvermögen. Durch ihre lange Lebensdauer sind Zeiss-Scheinwerfer sehr preiswert.

Weite Seitenstreuung, einwandfreie Abblendung u. „Zeiss-Nebellicht" sind weitere Sicherheitsfaktoren für Nachtfahrten. Lassen Sie Ihren Wagen mit Zeiss-Scheinwerfer ausrüsten!

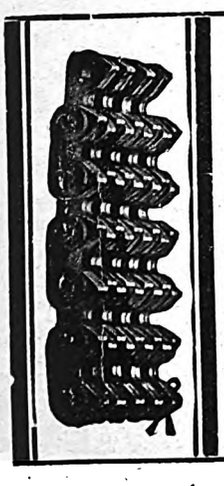
ZEISS
Scheinwerfer

das vollkommene Auto-Licht.

Scheinwerfer-Anlage von RM. 200,— an.

Bezug durch die Automobilfabriken und den Fachhandel.
Illustrierter Katalog „Auto 367" kostenfrei von Carl Zeiss, Jena, Berlin, Köln, Hamburg, Wien.

Text Auto F Kopfklischee 5748



AUTOK
AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit, sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207-2 8
Telegramme: Autoke ten Berlin-Adlershof

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft
Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz
sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Automarkt

Zu verkaufen:

3½-To.-Lastkraftwagen „Hansa Lloyd",

gut erhalten, gut gepflegt. Wegen Anschaffung eines kleineren Schnellastwagens zu verkaufen. Der Wagen ist zurzeit noch in Betrieb und kann gegen vorherige Anmeldung besichtigt werden.

Joh. Link, Eisengroßhandlung
Schwenningen a. N.

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Bekämpfung des amerikanischen Wettbewerbs in Frankreich.** Faroux. Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 481. Bestrebungen in Frankreich, geräuschlose, anpassungsfähige Motoren, bequeme Wagen zu bauen. Französische Preise.

I. **Amerikanische Bestrebungen beim Entwurf.** Sutton. Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 469. Bestrebungen gehen dahin, Sicherheit und Bequemlichkeit zu steigern. Neuerungen bestehen in höherer Kompression, selbsttätiger Schmierung, Verbesserung der Steuerung, Vergrößerung der Kühler, Verwendung von Stahl für den Aufbau, verbesserter Ausstattung. Abbildungen neuerer Wagen.

II a. **Neue Probleme der Kraftübertragung.** v. Loewe. Auto-Ztg., Berlin, 5. Januar 1929, S. 17. Getriebe mit sechs Gängen, davon zwei geräuschlos. Selbsttätige Kuppelung. Freilauf.

II a. **Einzelmotoren und Aggregate auf der Autoschau.** Auto-Ztg., Berlin, 29. Dezember 1928, S. 21. Beschreibung von Maybach-Motoren, 8-Zylinder-Rasmussen-Motor, 2-Zylinder-Junkers-Fahrzeug-Diesel, 135/150-PS-Vomag-Omnibus-Motor, Zoller-Motor mit Verdichter. Zweitakt-Schliha-Motor usw.

II a. **Erkältungserscheinungen des Automotors.** Riedel. Auto-Ztg., Berlin, 12. Januar 1929, S. 22. Ratschläge für Behandlung des Motors im Winter.

II a. **Ein steifer Sechsradwagen für die Kolonien.** Mod. Trpt., 19. Januar 1929, S. 20. Beschreibung des Fahrgestells „WO/6 B" von Karrier-Motors. Besondere Federung der Vorderachse. 4-Zylinder-Motor. 38 PS bei 1000 Umdrehungen, Höchstleistung 57 PS. Acht Geschwindigkeiten vorwärts.

II d. **Zündkerzen mit metrischem Gewinde; Einfluß der höheren Kompression auf die Zündkerze.** Rabezzana. Aut.-Ind., 22. Dezember 1928, S. 900. Erörterung der Erwärmung der Zündkerzen. Bei hoher Kompression muß die Zündkerze kühler bleiben. Zündkerzen mit 18 mm Gewinde werden in Amerika genormt.

II f 2. **Houdaille-Flüssigkeits-Stoßdämpfer.** Mierwald. Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928, S. 52. Beschreibung des Stoßdämpfers: flaches Gehäuse, mit Rizinusöl gefüllt, darin eine Wand mit zwei Kugelventilen.

II f 3. **Neues Drahtspeichenrad.** Motor (London), 9. Oktober 1928. Nabenloses Drahtspeichenrad Rudge-Whitworth. Gewicht nur 5 kg.

II f 6. **Wird von Vorderradbremsen ausreichender Gebrauch gemacht?** Motor (London), 11. Dezember 1928, S. 961. Verteilung der Bremswirkung auf Vorder- und Hinterräder. Beschreibung einiger Vierradbremsen.

II f 6. **Kraftfahrzeugbremsen.** Reinsch. Maschinenbau, 20. Dezember 1928, S. 1145. Entwicklung bis zur Vierradbremse. Beschreibung verschiedener Anordnungen. Berechnungen. Servo-, Motorbremse.

II f 6. **Einfachheit der Bremse gewährleistet Sicherheit.** Warner. Aut.-Ind., 8. Dezember 1928, S. 826. Sicherheit ist die erste Anforderung, die an die Bremse gestellt werden muß. Eine richtig entworfene Bremse hat wenig Stellen, an denen Störungen auftreten können und ist leichter instandzuhalten. Beschreibung verschiedener Bauarten.

II g. **Omnibus mit Stahlgestell.** Bus Transp., Januar 1929, S. 40. Gerüst aus gepreßten, zum Teil gelochten Stahlblechen, genietete und geschweißte Verbindungen, Gepäckabteil und -netze; Verkleidung aus Aluminiumblech.

II g. **Französische Bestrebungen im Entwurf von Aufbauten.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 495 Wenig offene Wagen auf der Pariser Ausstellung. Prächtige, aber von gewohnten Formen wenig abweichende Aufbaut.

II h. **Wirklich sicheres Fahren bei Nacht.** Motor (London), 30. Oktober 1928, S. 702. Boschs blendungsfreie Laterne mit zwei Birnen. Lichtstrahlen können durch Spiegel nach unten geworfen werden. Bericht über Bewährung in der Praxis.

II i. **Motorräder, Standbeschreibungen.** Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928, S. 36. Motorräder der Deutschen Industrie-Werke, Wanderer-Werke, Ardie, Ariel, BMW usw. auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

II i. **Ausstellung der Motorräder.** Auto-Ztg., Berlin, 17. November 1928, S. 24. Beschreibung des BMW-Sportmodell und des Wanderer-500-ccm-Motorrads mit Stahlblechrahmen.

III a. **Der Wagen im Winter.** Beadnall. Motor (London), 27. November 1928, S. 861. Schutz des Kühlers vor Frost, Aufladen der Batterie, Einstellen des Vergasers, besondere Sorte Öl. Heizen der Garage usw.

III c. **Omnibusbetrieb.** Mod. Trpt., 19. Januar 1929, S. 2. Zweistöckige Omnibusse in England und Amerika. Benzinmotor und benzin-elektrischer Antrieb. Unterhaltung.

III d. **Frachtverkehr in New York.** Ry-Age, 22. Dezember 1928, S. 1275. Bericht an das Bundesverkehrsamt empfiehlt Ordnung des Frachtverkehrs zwischen den Bahnhöfen von New York. Annahmestellen in der Stadt. Beförderung zu und von den Bahnhöfen usw. mit Lastkraftwagen.

III e. **Omnibus-Fernverkehr.** Travis. Ry-Age, 22. Dezember 1928, S. 1261. Omnibusverkehr New York—Los Angeles—Portland (1450 km). Täglich zwei Fahrten. Fahrgeschwindigkeit 50 bis 65 km (Stunde). Betriebsführung, Betriebsmittel, Warteräume.

IV a. **Werkstoffe, Original-Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 15. Dezember 1928, S. 21. Stähle für Ventile, Federn usw.; Kurbelwellen; Schmiede- und Gußteile; Bronzen; Elektron-Metall und andere Aluminium-Legierungen.

IV b. **Bohren der Löcher in der Pleuelstange mit Diamanten.** Aut.-Ind., 29. September 1928, S. 449. Maschine der Cadillac-Gesellschaft zur Herstellung der Pleuelstange. Eingehende Beschreibung des Arbeitsvorgangs.

IV c. **Nieten an Stelle von Klemmen und Zwingen zur Verbindung von zu verschweißenden Teilen.** Auto-Ind., 10. November 1928, S. 658. Beschreibung des Schweißverfahrens für Stahlteile des Aufbaues, Türen, Dach usw. Nieten werden nur selten zur Verstärkung der Schweißnaht angewendet.

IV e. **Mittel zu wirksamer, wirtschaftlicher Unterhaltung von Omnibussen.** Hughes. Electric-Railway Journal, 5. Januar 1929, S. 17. Werkstätten der Omnibusgesellschaft von Baltimore. Waschen, Prüfen der Bremsen, Reinigen des Öls. Kosten der Unterhaltung Zahlenangaben über Leistungen.

V. **Öffnen der Garagentür vom Wagen aus.** Auto-Ztg., Berlin, 5. Januar 1929, S. 21. Elektrischer Schalter, betätigt durch Überfahren, öffnet die Tür. Selenzelle, vom Scheinwerfer beleuchtet, schaltet Strom zum Öffnen.

VI. **Die schottische Ausstellung.** Motor (London), 13. November 1928, S. 799. Interessante Wagen auf der Ausstellung in Glasgow. Abbildung und Beschreibung zahlreicher kleiner, auch größerer Wagen. Geräuschlose Schaltung. Ungewöhnliche Türen. Unterbringung von Gepäck unter den Sitzen. Bewegliche Dächer.

VI. **Die Berliner Ausstellung.** Motor (London), 13. November 1928, S. 811. Ausstellung wird als bemerkenswert bezeichnet. Deutscher Wagenbau bevorzugt kleine Wagen und Acht-Zylinder-Motoren. Beschreibung einzelner Wagen.

VII. **Links, rechts oder geradeaus.** Smith. Motor (London), 30. Oktober 1928, S. 691. Gute Beispiele von englischen Wegweisern.

VII. **Asphalt.** Uquarto. Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928, S. 47. Verfasser fordert eine Straßendecke, die größere Sicherheit als Asphalt bietet, weist auf ausländische Beispiele hin.

VIII. **Regelung des Straßenverkehrs.** Simpson. Mod. Trpt., 19. Januar 1929, S. 16. Erfahrungen in Amerika. Parken. Verschiedene Arten von Verkehrssignalen. Verhinderung zu schnellen Fahrens. Privatwagen und Omnisbus.

Dieser Nummer liegt ein Prospekt des Verlages Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7, über neuerschienene wissenswerte Fachbücher bei.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin O 2

Digitized by Google

MAR 28 29R

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

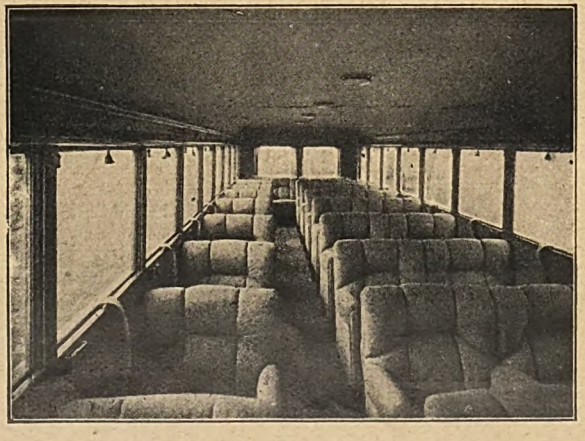
29 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 5. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. März 1929

Digitized by Google

Reise- und Ausflugsomnibus



Führend

im Bau von

Omnibus-Karosserien

„WAGENBAUWERKE", G. M. B. H.

Berlin SO 33, Vor dem Schlesischen Tore,

ein Tochterunternehmen der

Allgemeinen Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft.

Ueber 20 Jahre Erfahrung.

Die zuletzt herausgebrachten Typen sind Sehenswürdigkeiten und bieten dem Fahrgast große Bequemlichkeiten.

Interessenten erhalten Angaben.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 5 | Berlin, 1. März 1929 | 31. Jahrg.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins Vortragsabende des M. M. V.	Seite 93	Verkehrs-ABC für Groß-Berlin	Seite 103
Das Katzenauge bei Selbstfahrern	„ 94	Dr. PETERS, Lettland als Absatzland für Kraftfahrzeuge	„ 106
W. KORT, Im Auto vom Mittelländ. Meer zum Persischen Golf	„ 95	Kleine Mitteilungen	„ 107
Deutsche Sechsrad-Wagenkonstruktionen. 4. Entwicklung der Kruppschen Sechsradwagen	„ 99	Firmenberichte	„ 108
		Mitteilungen aus der Industrie	„ 110

Amtliche Mitteilungen

des

Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Vortragsabende des M. M. V.

Am Freitag, den 15. Februar, fand wiederum ein Vortragsabend für unsere Berliner Mitglieder und Freunde statt. Es sprach Herr Diplomingenieur Engert über das Thema

Straßenverkehr und Unfälle

und wir entnehmen seinen Ausführungen kurz folgendes:

Es ist wiederum eine erschreckende Steigerung der Verkehrsunfälle festzustellen, und zwar betrug dieselbe in Berlin im Jahre 1928 27 600, also 5700 mehr als im Vorjahre. Eine Begründung hierfür ist in den verschiedensten Umständen zu suchen.

Dem Verkehr auf der Landstraße, insbesondere dem Kraftfahrzeugverkehr, drohen Gefahren in vielerlei Gestalt; es sei nur erinnert an den niemals rechtsfahrenden Landmann, an die Radfahrer, ferner an entgegenkommende und nicht raumgebende Wegebenutzer, Vieh, Bahnübergänge usw. Zur Nachtzeit werden diese Gefahren noch erhöht durch mangelhafte Beleuchtung der Straßen, Blendwirkung der Scheinwerfer, Nebel, Niederschläge und dergleichen mehr.

Die Herstellung der Straßendecke spielt ebenfalls eine große Rolle für die Verkehrssicherheit. In erster Linie ist zweifellos der Teer-Makadam-Straße der Vorzug zu geben, auch hat sich das Kleinpflaster gut bewährt.

Aehnlich liegen die Verhältnisse innerhalb der Stadt. Naturgemäß ist hier die Zahl der vorkommenden Unfälle größer. Die Tatsache, daß sich die meisten Unfälle an den Tagen Freitag und Sonnabend in den Nachmittagsstunden von 4 bis 6 Uhr ereignen, beweist, daß die Ursache weniger in der Uebermüdung der Fahrer als in der Verkehrsdichte zu suchen ist. Erfahrungsgemäß ist die Aufmerksamkeit des Kraftfahrers um so wachsamer und gespannter, als die Nähe eines Gefahrenmoments spürbar wird.

Im Stadtverkehr spielen eine wesentliche Rolle natürlich auch die örtlichen Verhältnisse, z. B. die Anlage und Breite der Straßen usw. Eine weitere Gefahrenquelle besteht darin, daß sich nicht alle Verkehrsmittel mit der gleichen Geschwindigkeit vorwärtsbewegen. Der stellenweise besonders starke Fußgängerverkehr an Straßenkreuzungen macht, wenn

Digitized by Google

die sich hieraus ergebenden Unfälle vermieden werden sollen, eine Untertunnelung derselben erforderlich. Von außerordentlicher Bedeutung ist ferner die Frage des Vorfahrtsrechts sowie die Verkehrsordnung überhaupt. Hierzu sind auch die Schwierigkeiten zu rechnen, welche sich aus den umstrittenen Begriffen, wie beispielsweise „Hauptverkehrsweg" und „Straßen mit Straßenbahngleisen" (ohne Rücksicht darauf, ob diese Gleise tatsächlich benutzt werden) ergeben. Erhöhte Vorsicht ist am Platze, wo Straßenbahnen und Omnibusse verkehren. Eine ganz besondere Rücksicht aber ist auf die Radfahrer zu nehmen, da das Zweirad sich infolge der Gleichgewichtsfrage bedeutend schwerer dirigieren läßt als ein mehrrädriges Fahrzeug. Man hat zwar festgestellt, daß die Mehrzahl der Unfälle auf Asphaltstraßen zu verzeichnen ist; dies erklärt sich aber wohl leicht daraus, daß die meisten Hauptstraßen auch Asphaltstraßen sind. Andererseits darf jedoch nicht verkannt werden, daß bei nassem Wetter die Asphaltstraßen durch ihre Schlüpfrigkeit eine erhöhte Gefahr bedeuten. Auch die Anlage unserer vorhandenen Schutzinseln birgt Gefahren in sich und dieselben müßten zweckentsprechend verbessert werden. Interessant ist ferner, daß, ohne daß eine gesetzliche Vorschrift hierfür bestand, sich die Fahrtrichtungsanzeiger rasch eingebürgert haben. Es ist nur zu wünschen, daß auch stets zweckmäßige Winker verwendet und vor allem in einheitlicher Höhe angebracht werden, damit sich das Auge an eine bestimmte Stelle gewöhnen kann.

Häufig ereignen sich Unfälle, weil zu wenig mit der Geschwindigkeit der Fahrzeuge gerechnet wird. Bei einer Geschwindigkeit von nur 30 km legt ein Kraftfahrzeug in der Sekunde einen Weg von 8,33 m zurück, während sich ein Fußgänger in derselben Zeit nur etwa 1½ m vorwärtsbewegt. Dieses Zahlenverhältnis ist in solchen Fällen von ausschlaggebender Bedeutung, wenn ein Fußgänger es unternimmt, kurz vor einem Kraftwagen die Fahrbahn zu kreuzen. Die Gefahrensituation wird um so größer, als man dem Lenker eines Kraftwagens eine gewisse Reaktionszeit zubilligen muß. Zu der Verarbeitung des Bildes im Gehirn, der Erzeugung und Betätigung eines Entschlusses benötigt der Kraftfahrer mindestens ½ Sekunde (Reichsgericht 2 D 576/28). Professor Dr. W. Karbe, Würzburg, hat festgestellt, das Versuchspersonen im Laboratorium beispielsweise auf akustische und optische Reize teilweise erst nach 0,3 bis 0,4 Sekunden reagierten, und zwar ist die Reaktionszeit auf optische Reize länger als auf akustische. Dabei ist zu berücksichtigen, daß diese Versuchspersonen die Reize mit gespannter Aufmerksamkeit erwarteten. Aber selbst wenn man eine halbe Sekunde Reaktionszeit ansetzt, so wird doch bis zum Eintritt einer Abwehrmaßnahme eine Sekunde vergehen; denn in dieser halben Sekunde wird erst gehandelt, und die Auswirkung der Handlung, beispielsweise die Betätigung der Bremsen, tritt erst später in Kraft.

Die interessanten Ausführungen, welche durch zahlreiche Beispiele und Abänderungsvorschläge ergänzt und erläutert wurden, fanden lebhaften Beifall und es entwickelte sich im Anschluß an den Vortrag noch eine rege Diskussion.

Hierbei wurden auch die neuesten an den Reichstag ergangenen Anträge zwecks Aenderung der Vorschriften über das Verhalten von Kraftfahrzeugführern an Bahnübergängen und das Vorfahrtsrecht der an Gleise gebundenen Fahrzeuge besprochen. Es wurde einstimmig folgende Resolution gefaßt:

„Die anwesenden Mitglieder und Gäste des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, des ältesten Automobilklubs von Deutschland, nehmen mit Bedauern davon Kenntnis, daß im Zeitalter des Verkehrs derartig rückständige Anträge eingebracht werden. Die Anwesenden hoffen, daß es allen am Verkehr interessierten Verbänden gelingen wird, die Reichstagsmitglieder davon zu überzeugen, daß eine derartige Knebelung des Kraftfahrzeugverkehrs im Reichskraftfahrgesetz nicht verankert wird.

Der Verein ist bereit, sämtlichen Mitgliedern des Reichstages in einer Denkschrift die Unzweckmäßigkeit der beabsichtigten Neuverordnung vor Augen zu führen."

Der Abend wurde mit einem geselligen Beisammensein der anwesenden Mitglieder und Gäste harmonisch beschlossen.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Das Katzenauge bei Fahrrädern

Auf die Forderung aus Automobilkreisen, die Anbringung von Rückstrahlern an Fahrrädern obligatorisch zu machen, hat das Reichsverkehrsministerium an die Länder eine Rundfrage gerichtet. Dem Vorschlage gemäß sollen die Rückstrahler in einer Höhe von höchstens 60 cm vom Erdboden ab am Hinterteil des Fahrrades angebracht werden, und zwar derart, daß sie durch Kleidungsstücke nicht verdeckt werden können. Angestellte Versuche zeitigten das Resultat, daß Rückstrahler von gelblich roter Färbung am besten auf den Lichtkegel eines Scheinwerfers reagieren, und zwar bei einer Entfernung von 30 Meter. Die Länderregierungen sowie auch die beiden deutschen großen Radsportverbände — der Bund Deutscher Radfahrer und die Vereinigung Deutscher Radsportverbände — haben diesem Vorschlage nunmehr zugestimmt, so daß in kürzester Zeit damit gerechnet werden kann, daß die Anbringung von Rückstrahlern für Fahrräder zum Gesetz erhoben wird.

1329

Im Interesse einer geregelten Geschäftsführung bitten wir unsere verehrlichen Mitglieder

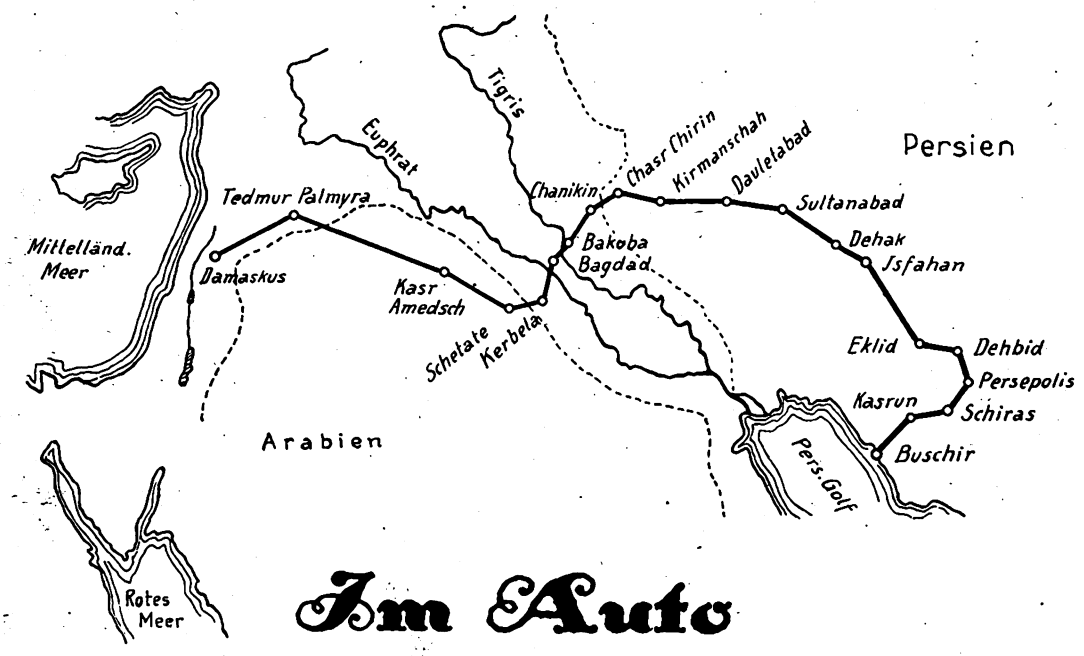
den fälligen Jahresbeitrag für 1929

baldigst einzusenden.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein / Berlin SW 11 / Hafenplatz 5

Postscheckkonto: Berlin NW 7, 124 07

Digitized by Google



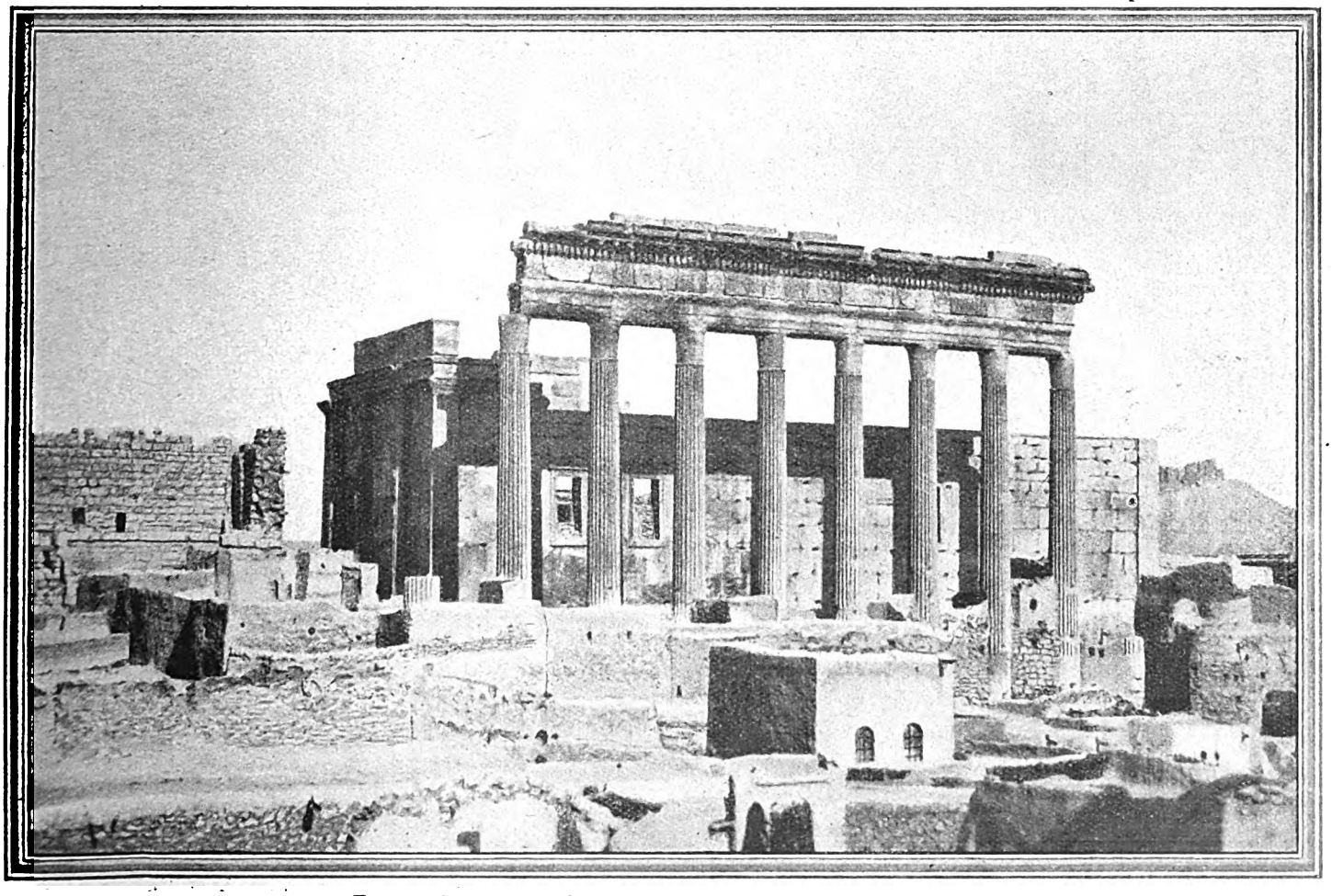
Im Auto

vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf

Von W. KORT

Abfahrt!

Der Abreisetag von Damaskus nach Bagdad war gekommen. Es sollte eigentlich schon früh losgehen, aber man nahm's, wie immer im Orient, nicht so genau. Suleiman hielt sich etwas zu sehr bei Besprechungen mit Geschäftsfreunden auf, und ich sah mit Staunen, daß der arabische Chauffeur endlich energisch dazwischenfuhr, um dem Gerede ein Ende zu machen. Rasch hatte ich noch ein Körbchen mit Apfelsinen, Bananen, Brot und anderen Mundvorräten gefüllt, dann ging's endlich zur Garage. Der Fahrpreis betrug drei englische Pfund. Der Preis war für die große Strecke durchaus nicht zu teuer, denn umgekehrt — von Bagdad bis Damaskus —



Eine noch immer großartige Tempelruine in der Stadt Palmyra

Digitized by Google

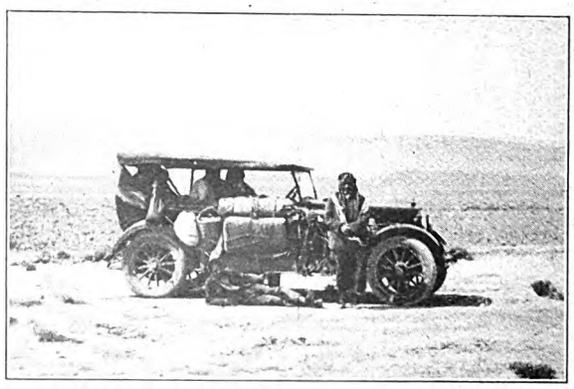
kostete die Fahrt sechs, sieben und auch zehn Pfund. Wie kam das? — Die Ursache waren die Mekkapilger. In diesen Monaten kamen sie vom Irak und vom Iran (Persien) in großen Massen, und da keine Kamelkarawanen mehr gingen, waren sie auf die Autos angewiesen. Die Nachfrage nach Plätzen war größer als das Angebot, und die Preise, wie immer in solchen Fällen, richteten sich danach und erreichten für den einfachen Pilger im überfüllten Lastauto drei bis fünf Pfund nach Damaskus. Im Sechssitzer-Auto mußte man sogar bis zu zehn Pfund für einen Platz bezahlen! Auf der Fahrt von Damaskus nach Bagdad jedoch blieben die Autos oft fast leer. Als ich in die Garage trat — ich hatte mein Gepäck schon vorher abgeben müssen — staunte ich nicht schlecht über das vollbepackte „Wüstenroß". Auf beiden Seiten waren die Trittbretter mit Koffern, Kisten und Ballen beladen, und man konnte nicht hineinsteigen, sondern mußte hineinklettern. Für den Rücksitz waren drei Plätze vorgesehen. In der einen Ecke lag schlafend — den weißen Tropenhelm über das Gesicht gestülpt — schon ein Mitreisender. Ein Europäer konnte das nicht sein, denn er trug eine ganz eigentümliche schwarze Kleidung. Ich kletterte zuerst hinein, denn man ließ mir als Europäer den Vortritt — wie es sich auch gehörte! Ich bekam also den Mittelplatz des Rücksitzes. Der schwarze Nachbar erwachte, als ich mich setzte. Der Tropenhelm fiel. Aha — ein Japs! Das verschlafene Gesicht verzog sich zu einer liebenswürdig lächelnden Grimasse. Mr. Ishiko aus Tokio, seines Zeichens Kunstmaler. Er begrüßte mich grinsend als Kollege. Denn, so meinte er: „You are artist of the pen, and I am artist of the paint", („Sie sind ein Federkünstler, und ich bin ein Pinselkünstler!"). Ueber diesen geistreichen Witz mußte er außerordentlich lachen. Inzwischen waren auch die mitfahrenden Beduinen hereingeklettert. Suleiman saß neben dem Chauffeur. Den Platz zu meiner Rechten nahm ein alter Beduine ein, der ebenfalls wie Suleiman aus Bagdad stammte. Auf den Klappsitzen saßen zwei jüngere Araber, ebenfalls durchaus sympathische Gesellen. — Das Auto war ein starker „Hudson" und sollte, laut Aussage des — syrisch-arabischen Chauffeurs, 26 PS haben und eine Höchstgeschwindigkeit von 90 engl. Meilen (ca. 135 km) erreichen. Hm! Aber sonst machte der Führer des Wüstenschiffes einen sehr guten Eindruck auf mich — und das war mir die Hauptsache. — Zahlreiche Beduinen und Araber nahmen von Suleiman und dem Alten neben mir lebhaften und äußerst herzlichen Abschied. Das Bild all der burnusbekleideten Araber und Beduinen werde ich wohl nie vergessen. Arme Frauen und Bettler drängten sich herzu, um Allahs Segen auf die Reisenden herabzuflehen, natürlich gegen einen entsprechenden Bakschisch. Alle Araber opferten fleißig, und auch ich gab ein Scherflein. Der Japaner schüttelte dazu das Haupt und sah sehr kühl drein. Als ich scherzend meinte, daß der Segen Allahs mir nichts schaden könne, sagte Mr. Ishiko trokken auf englisch: „Ich bin Christ!" — Ich glaube, daß ich in diesem Augenblick ein sehr dummes Gesicht gemacht habe. Der Japaner hatte es fertig gebracht, mich für einen Augenblick aus der Fassung zu bringen. Ein wirklich sehr christlicher Japaner, dieser Mr. Ishiko aus Tokio!

Ein behördlich angestellter Straßensprenger füllt seinen Wasserschlauch (Ziegenfell) am Brunnen

In den belebten Gassen sind Reste antiker Bauwerke nicht selten zu finden

Der Chauffeur ließ den Motor prüfend anspringen. Er ratterte, knatterte, fauchte und rauchte — leider. Der Gestank war fürchterlich, und ich war sehr froh, als die sechsundzwanzig „Pferde" anzogen und der Wagen in langsamem Tempo sanft und nun nur noch leise brummend sich auf seinen dicken Ballonrädern davonmachte.

Wir fuhren zunächst noch sehr gemütlich. Aus der Stadt waren wir bald heraus, denn schon hielt die Wüstenkarre wieder. Stadtsperre! Die Pässe wurden nachgeprüft, dann ging's weiter. Der Verkehr auf der Straße ließ kein schnelleres Tempo zu. Das war mir gerade recht, denn so konnte ich doch noch etwas mehr sehen. Obstwaldungen, Weinberge und Gemüsepflanzungen wechselten in bunter Folge. Ueberall waren die Bewässerungsgräben voll von strömendem, gelbem Wasser. Allmählich traten an Stelle der Gemüsepflanzungen und Weinberge große



Das schwerbepackte Automobil in der Wüste

Digitized by Google

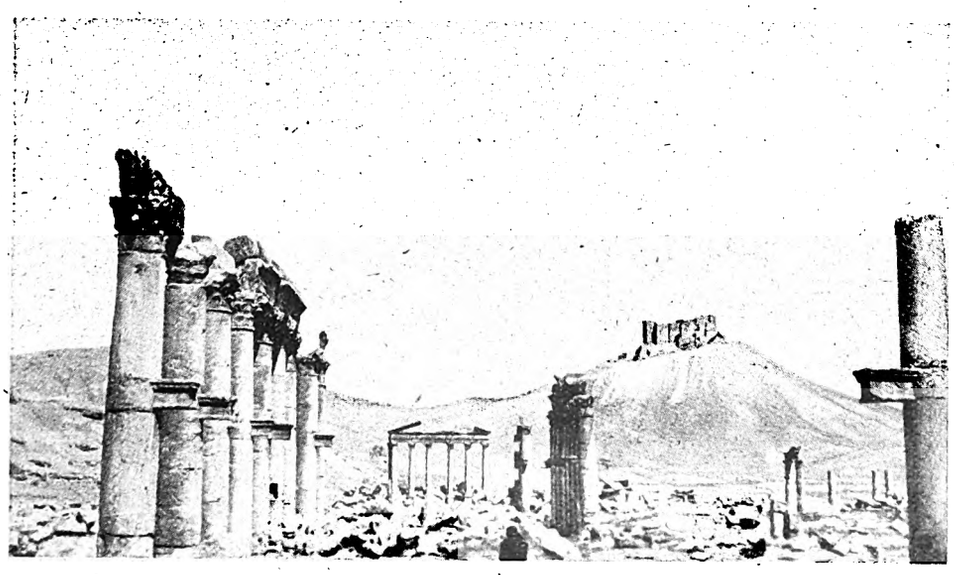
Weizenflächen, dann wurde die Gegend nach dem Aufhören der Waldungen immer kahler. Bei einer schwachen Wegbiegung sah ich hinter den grünen Waldungen die Dächer und Kuppeln und schlanken Minaretts von Damaskus verschwinden. Der „Hudson" brummte stärker. Ab und zu bellte er los und zog heftiger an, daß ich sanft in die weiche Rückenpolsterung versank und den kühlen Luftstrom, der mich freundlich umfächelte, mit Behagen einzog. Ich wanderte mit Siebenmeilenstiefeln!

Eine geschlossene Säulenreihe verrät, wo einst Forum (Markt) und Hauptstraße sich befanden

Mit „Siebenmeilenstiefeln" durch die Wüste

Es war zum Einschlafen schön. Dieses gleichmäßige Summen und Brummen des Motors, dieses leichte, stoßende Wiegen bei den Unebenheiten der Steppenstraße, auf der das Auto mit mir und meinen arabischen Reisegenossen dem fernen Ziele zuraste. Waren die Federn des Polstersitzes auch hier und da schon gesprungen, so fingen die dicken, federnden Ballonreifen des Hudsonwagens die Stöße doch sehr sanft ab, und das Fahren war — abgesehen davon, daß der Platz im Wagen etwas knapp war — sehr angenehm — wenigstens die ersten Stunden! Als die Sonne höher stieg, wurde es recht unangenehm heiß, und der Luftzug glich dem Wärmestrom eines Föngapparates. — Die Straße von Damaskus nach Palmyra führte in einem mehrere Kilometer breiten Wadi entlang. Die Ränder dieses, einem ungeheuren ausgetrockneten Flußbette gleichenden Tales flimmerten in der starken Sonne. Hinter ihnen begann die trostlose, steinige syrisch-arabische Wüste. Dieser Wadi aber war altes, zu antiken Zeiten reich bewässertes und bevölkertes Kulturland, das nun heute nur noch einzelne halb verlassene und zerstörte Fellachendörfer aufwies. Früher, in der Glanzzeit Palmyras, wurde das Wasser in riesigen Kanälen bis Palmyra und noch weiter geleitet, heute aber — im Zeitalter der alles überwindenden Technik — verhungerten und verdursteten hier die Menschen und mußten die Dörfer wegen Wassermangels verlassen!

Es war bereits 1 Uhr mittags vorbei, als wir wegen einer kleinen Panne halt und gleichzeitig Mittagsrast machten. Ich sprang heraus und knipste unser Wüstenschiff. Suleiman, ein mir befreundeter alter, vornehmer Beduine, hatte sich für die Aufnahme extra herausgestellt. Die anderen blieben ruhig im Auto sitzen, obwohl die Hitze unter dem Autodeck größer als in der freien Sonne war. — Beim Photographieren sah ich wieder, wie stark die Trittbretter bepackt waren. Obenauf lag mein Zeltpaket. An den Seiten des Rücksitzes hing je ein segeltuchener Wasserbeutel, der durch die Luftbewegung während des Fahrens auffallend kühles Wasser behielt. Es wäre ganz angenehm daraus zu trinken gewesen, wenn der Bursche, der zur Hilfe des Wagenführers mitfuhr, nicht die unangenehme Eigenschaft gehabt hätte, beide Säcke abwechselnd zum Wasserfüllen des Motors zu verwenden, so daß die Sacköffnung beim Trinken ganz unangenehm nach Benzin schmeckte. Das mochte für einen Arabermagen ja Weihrauch und Myrrhen sein — ich fand es weniger geschmackvoll. Es dauerte sehr lange — bis zum nächsten Tage — bis ich es endlich durchgesetzt hatte, daß wenigstens nur aus dem einen Wassersack — wenn man schon etwas für den ewig durstigen Motor brauchte — das Wasser mit der nötigen Vorsicht mittels Trichter, der doch dazu da war, herausgeschüttet wurde. — Aber diese energische Forderung hatte mir wenig genützt, denn der Benzingeschmack verlor sich nicht so schnell. Na, ich kann nun wenigstens



Die stummen Zeugen einer großen Vergangenheit (Ruinen in Palmyra)

Digitized by Google

genau beurteilen, wie Wasser mit Benzin schmeckt. Das ist schließlich auch etwas wert.

Der Verkehr in diesem Wadi war gar nicht so gering. Gruppen von vier bis sechs Militärlastautos begegneten uns oder überholten wir mit unserem Renner. Dann und wann kamen auf langbeinigen Kamelen eine Abteilung Kamelreiter und schließlich sogar eine kleine Völkerwanderung von Fellachen und ihren Eseln und einigen Kamelen, diese mit dem wenigen Acker- und Hausgerät der Leute bepackt. So wanderten sie zu Fuß daher durch die staubige Steppe mit Kind und Kegel, mit Sack und Pack. Mißernte oder wohl noch mehr Wassermangel hatten sie aus ihrem Dorfe vertrieben, und nun zogen sie an den Fuß des wasserreichen Libanon in den Garten Eden von Damaskus, wo ja Friede herrschte — unter Frankreichs Kanonen, Tanks und stählernen Vögeln.

Am Spätnachmittag erreichten wir das letzte und bedeutendste Dorf von Palmyra. Hier holte unser Wagen ein Lastauto ein, das — dem gleichen Unternehmer gehörend — mit Waren gemeinsam mit uns nach Bagdad fahren sollte. Es war ein mächtiger Lanciawagen mit 36 PS und einer Höchstgeschwindigkeit von 70 Kilometern pro Stunde. Da wir nun mit diesem Wagen zusammen weiterfahren mußten, waren wir natürlich gezwungen, die Geschwindigkeit unseres Wagens herabzusetzen, wodurch die Reise ein wenig länger dauerte.

Wo es einst fruchtbare Gefilde gab, liegt heute ein einziges ärmliches Dorf

Die Eigenart dieser Ortschaft im Wadi lag darin, daß sie, wie allerdings auch die meisten Dörfer, vollständig ummauert war. Ihr Umfang war sehr groß, weil innerhalb der Mauern sich auch kleine Felder und Gartenstücke befanden. Die Straßen waren so eng, daß man darin nicht fahren konnte, so daß die Autos um die Stadtmauer herumfuhren. Das gesamte Baumaterial waren, wie ich feststellen konnte, Trockensteine, die man sich folgendermaßen herstellte: Aus Lehm mit ein wenig fetter Erde und mit recht viel Mist und Spreu und kurzen Strohstücken wurden etwa 18 mal 35 Zentimeter große Lehmziegel bereitet, die man einfach in der Sonne trocknen ließ. Ich kannte dieses Baumaterial von Südamerika her sehr gut, denn ich hatte mich dort einige Zeit persönlich mit der Herstellung solcher Trockenziegel befaßt. — Das Bild, das die Landschaft jetzt bot, war äußerst einförmig. Das Dorf war ganz gleichfarbig grau in grau, dazu die graue Steinsteppe in der Umgebung, das Blaugrau des fernen Wadibergrandes und der bei der starken Sonne blaßblau erscheinende Wüstenhimmel gaben ein so eindringliches Bild der Einsamkeit, der Verlassenheit, daß sich der Blick mit wahrer Freude an etwas Grünem festsaugte, von dem allerdings nur sehr wenig da war. — Die Hoffnung, Palmyra noch sehr zeitig zu erreichen, erfüllte sich leider nicht. Wir waren zwar dem Lastwagen bald vorausgeeilt, kamen aber trotz des schnellsten Fahrens erst mit den Strahlen der untergehenden Sonne an, so daß Mr. Ishiko, ein japanischer Weltreisender, der gleichfalls mitfuhr, und ich mit großer Hast, die Photoapparate in der Hand, die Ruinen dieser alten und berühmten Stadt abkletterten. Viel zu schnell war die Dunkelheit da, und Mr. Ishiko versuchte noch rasch eine Skizze zu entwerfen. Es war aber bereits zu spät und dunkel dazu. Ich blieb noch ein wenig auf einem Trümmerstück sitzen und bewunderte die Reste jener Prachtbauten, die einst von einem bunten Leben erfüllt waren. Ein armseliges Dörfchen (Tedmur) stand nun inmitten der Trümmer dieser Stadt, die, wie es heißt, eine Gründung Salomos gewesen sein soll, und die später von den Römern unter Septimus Odenatus (264 n. Chr.) zu einer prachtvollen und reichen Herrscherstadt ausgebaut worden war. Es mußte eine märchenhafte Pracht gewesen sein, doppelt überwältigend im Gegensatz zu der Wüste, die die Stadt umgab. Aber nein, der ganze Wadi war ja damals fruchtbares Kulturland gewesen, und man hatte damals ohne Pumpwerke und ohne unsere heutigen Maschinen, allein mit Menschenkraft, Wunderwerke geschaffen. Die Witwe jenes Odenatus, die für die geleistete Hilfe gegen die Perser den Titel einer römischen Kaiserin erhielt, hatte diesem Titel gemäß Prachtbauten für sich aufführen lassen, von deren Schönheit heute noch die Reste viel verraten. Später verschwanden die einstmals so fruchtbaren Gefilde, in die man die Wasser des Libanon Hunderte von Kilometern (den damaligen Herrschern eine Kleinigkeit) herbeigeleitet hatte, rasch, nachdem man einmal die Kanäle zerstört und sie nicht wieder hergestellt hatte. Heute pfeift der Wüstensand durch die Säulenreihen, und Sonnenhitze und Nachtkälte arbeiten unermüdlich an ihrer Zerstörung.

Im Westen lag am Horizont noch ein dämmeriger Streifen. Die Sterne flammten hell auf. Gespenstisch standen die Säulenreihen und schienen zu warten — auf was? Mir schien, als ob sie auf eine neue und friedliche Zeit warteten, auf eine Zeit, in der man die Ruinen endlich befreien wird von dem sie umgebenden Schutt, in der in breiten Kanälen wieder Wasser vom Libanon herströmen wird und fleißige Menschen eine grünende Pracht aus der Erde entstehen lassen. Dann werden sich die alten Säulen freuen und einander zuraunen im Wüstenwind: „Nun haben wir doch nicht umsonst so lange gewartet. Endlich haben die Menschen begriffen, daß wir nicht nur für den Baedeker da sind, sondern als eine ernste Mahnung an die Menschen dastehen, die behaupten, daß es keinen Platz mehr auf der Erde gäbe. Die Wüste hier habt ihr, ihr Menschen, gemacht — ihr könnt auch wieder, wenn ihr wollt, einen Garten Eden daraus machen. Aber wenn ihr nicht wollt, ihr Kurzsichtigen, dann werden auch einst eure jetzt so reichen und fruchtbaren Gefilde genau so wüst werden durch Krieg und Seuchen, durch Mißernte, Feuer und Wasser!"

(Fortsetzung folgt)

Digitized by Google

Deutsche Sechsrad-Wagenkonstruktionen

4. Entwicklung der Kruppschen Sechsradwagen

Im Anschluß an unsere Veröffentlichungen über 1. Büssing-Sechsrad-Wagen (Heft 4 und 7, 1928) 2. NAG-Sechsrad-Wagen (Heft 4 und 6, 1928), 3. Mercedes-Benz-Dreiachsfahrgestell (Heft 11, 1928), die technische Entwicklung und den heutigen Stand der Sechsradwagen (Heft 14, 15 und 16, 1228) bringen wir heute als 4. Aufsatz dieser Artikelreihe einen Bericht über den konstruktiv sehr beachtenswerten Krupp-Sechsrad-Wagen.

Die Fried. Krupp Aktiengesellschaft, Essen, hat schon 1925 aus ihrem damaligen Fünftonner einen Sechsradwagen für 8 t Nutzlast entwickelt, um die immer höher steigenden Anforderungen in bezug auf Tragfähigkeit bei gesetzlich zulässigen Achsdrücken zu befriedigen.

Wie Bild 1 zeigt, war der für die vier Hinterräder gemeinsame Antrieb (Kettenbrücke) fest mit dem Rahmen verbunden, die Kraft wurde durch Ketten auf die Räder der beiden Hinterachsen übertragen. Letztere waren mit je zwei Achsträgern drehbar am Rahmen gelagert, zwischen denen je eine in einer zweiteiligen Hülse untergebrachte Schraubenfeder, deren Querschnitt sich nach den Enden zu verjüngte, eine vorzügliche, weiche Federung der Achsen bewirkte. Für diese Konstruktion war schon der Gedanke maßgebend, die ungefederten Massen so klein als möglich zu halten, weshalb man das Antriebgehäuse starr am Rahmen befestigte, und nur die Räder mit leichten hohlen Tragachsen nicht abfederte.

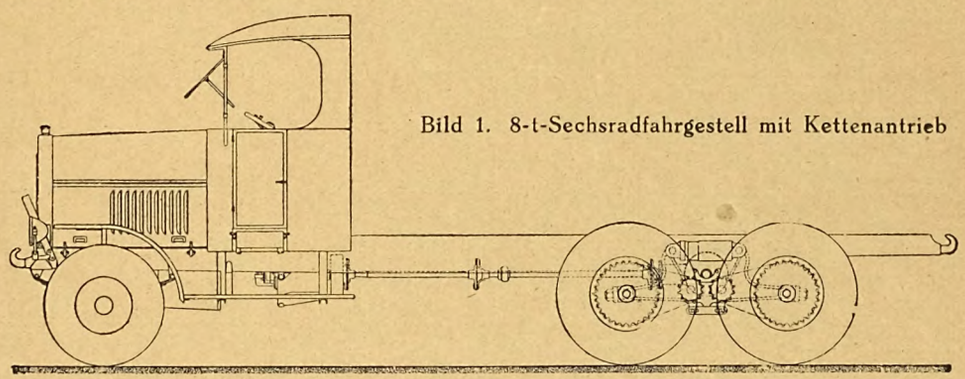


Bild 1. 8-t-Sechsradfahrgestell mit Kettenantrieb

Die zunehmende Abneigung gegen die Verwendung von Ketten als Antriebmittel für Kraftwagenhinterachsen überhaupt und die geringe, nur für die Straße genügende Achsverschränkung, die die kurzen Ketten zuließen, im besonderen, waren Veranlassung dafür, daß der hinsichtlich des ungefederten Gewichts und der Bodenfreiheit nicht ungünstig gebaute Wagen nur in einigen Stücken ausgeführt worden ist.

Der Einfluß, den die Fahrzeit als wirtschaftlicher Faktor allmählich erlangte, verdrängte den langsam laufenden, schweren Lastwagen mit 20 bis 25 km Stundengeschwindigkeit immer mehr. Die Sechsradwagen, die imstande sind, große Nutzlasten mit hoher Geschwindigkeit fortzuschaffen, stellten daher die gewissermaßen natürliche Fortsetzung in der Entwicklung des leichten und mittleren Lastwagens dar. Da verschiedene Verwendungszwecke, z. B. der Rettungsdienst sowie unwegsame Gebiete, Fahrzeuge verlangen, die auch auf schlechten Straßen und abseits derselben nicht versagen, so begann man nun auch in Deutschland, beim Bau von Sechsradwagen der Geländegängigkeit größeren Wert beizulegen.

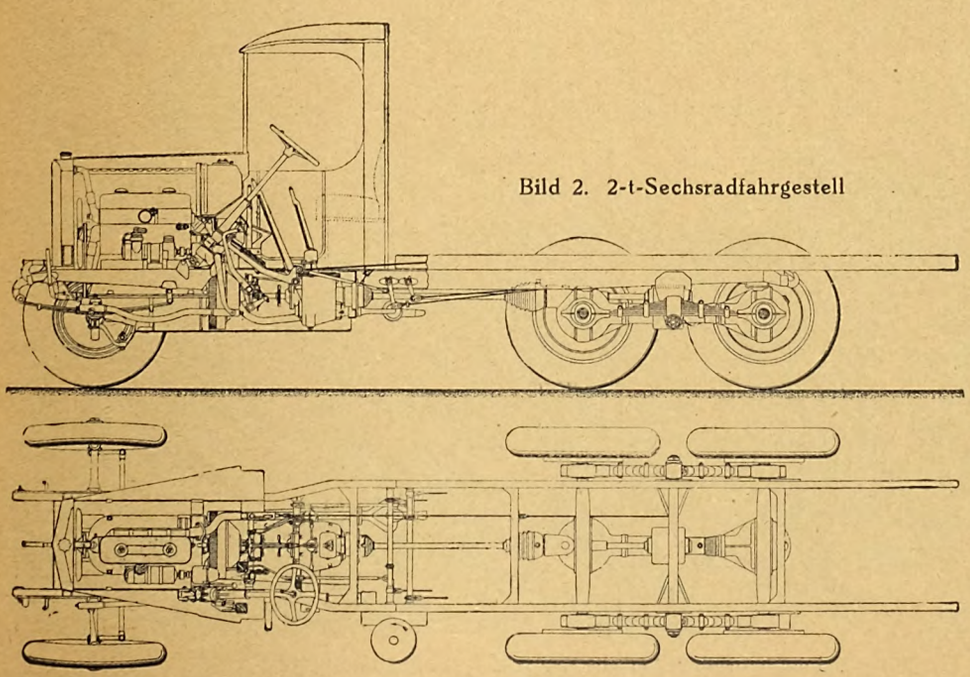


Bild 2. 2-t-Sechsradfahrgestell

Auf der Berliner Automobil-Ausstellung 1926 zeigte Krupp einen neuen Sechsradwagen (Bild 2), der aus dem 2-t-Schnellastwagenfahrgestell mit Gelenkwellenantrieb abgeleitet war. Er besaß zwei normale Achsen mit Kegelradantrieb, die durch ein teleskopartiges Mittelstück miteinander verbunden waren. Der Antrieb erfolgte über ein gemeinsames Zwischengetriebe. Durch entsprechende Schaltung dieses Getriebes, die vom Führerhaus aus zu bewerkstelligen war, konnte die Fahrgeschwindigkeit bis auf drei Kilometer verlang-

Digitized by Google

samt werden. Hinterachsen und Zwischengetriebe waren, um eine Mittelachse pendelnd, am Rahmen aufgehängt und durch seitliche, über der Mittelachse liegende Halbfedern abgefedert. Eine wesentliche Verbesserung der Federwirkung, die gegenüber den zeitgenössischen Sechsradwagen von Renault und Brozincewic einen entschiedenen Fortschritt bedeutete und die Federn vor Verdrehung schützte, war durch Einlage starker Gummiringe in die Federverbindungen mit den Achsen erzielt worden.

Da indessen die Federn alle Zug-, Schub- und Drehkräfte aufzunehmen hatten, und die Pendelbewegung der beiden durch die Federn und das Mittelstück verbundenen Hinterachsen verschiedene Winkelgeschwindigkeiten in den Gelenken der Triebwelle zwischen Getriebe und Zusatzgetriebe verursachte, befriedigte auch diese Konstruktion nicht ganz.

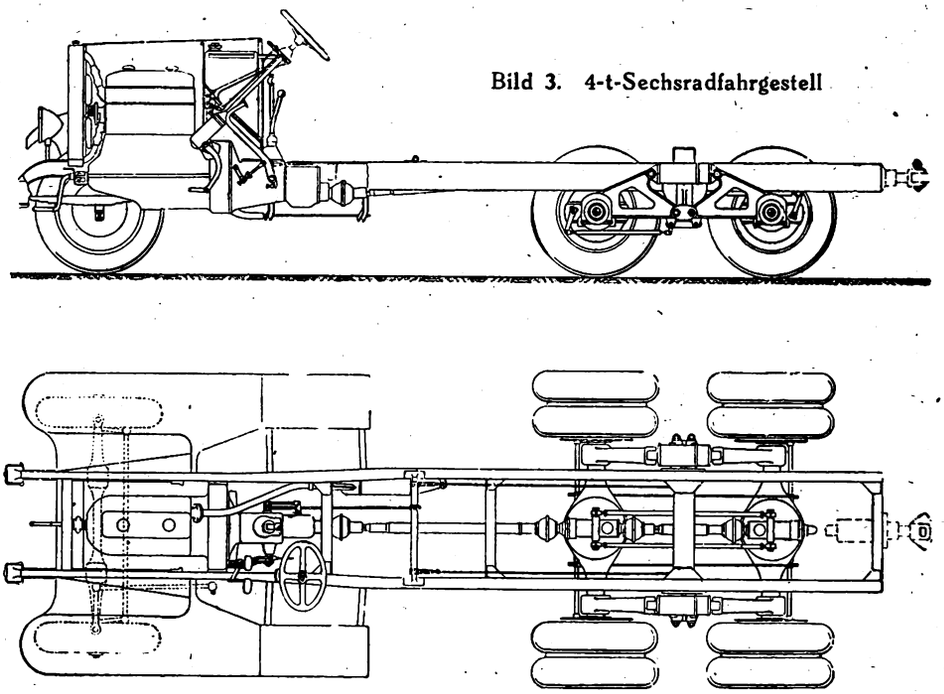


Bild 3. 4-t-Sechsradfahrgestell

Nachdem die Firma den Zweitonner zugunsten des wirtschaftlicheren Dreitonners inzwischen von ihrem Fertigungsprogramm abgesetzt hatte, ging sie dazu über, aus diesem mittelschweren Wagen den neuesten Typ ihrer Sechsradfahrgestelle (Bild 3) zu entwickeln, der im Frühjahr 1928 auf der Nutzwagen-Ausstellung der Leipziger Messe mit 3,1 t Gewicht bei zehnfacher Luftbereifung als leichtestes Fahrgestell für 4 t Nutzlast zu sehen war. Der auf dem Kruppstand der Berliner Automobil-Ausstellung 1928 gezeigte Minimax-Schaumlöschwagen (Bild 4) hatte dasselbe Fahrgestell.

Bei der Konstruktion dieses Sechsradwagens mußte einerseits auf das Verhältnis

$$\frac{\text{Abstand der Mitten beider Antriebachsen}}{\text{Abstand d. Vorderachse v. Mittelpunkt zwisch. d. Antriebachsen}}$$

das erfahrungsgemäß nicht größer sein soll als 0,3, Rücksicht genommen werden, andererseits war zu beachten, daß der Einschlag der Vorderräder im Verhältnis zum wirksamen Radstand nicht zu klein bemessen war und daß die Aufhängung der Hinter-

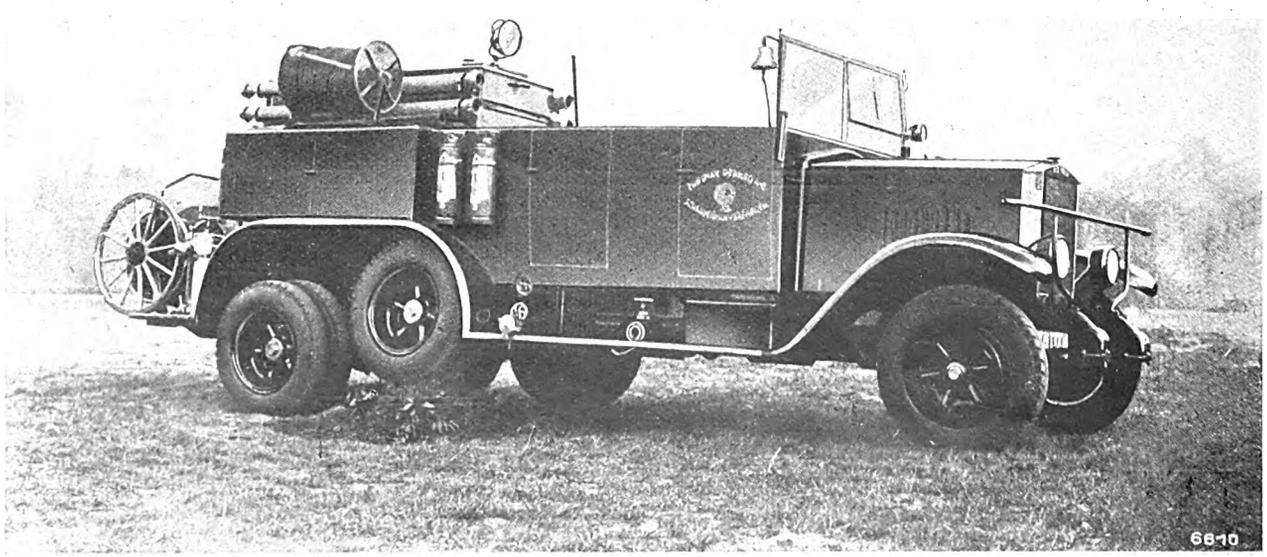


Bild 4. Minimax-Schaumlöschwagen auf Krupp-4-t-Sechsradfahrgestell

Digitized by Google

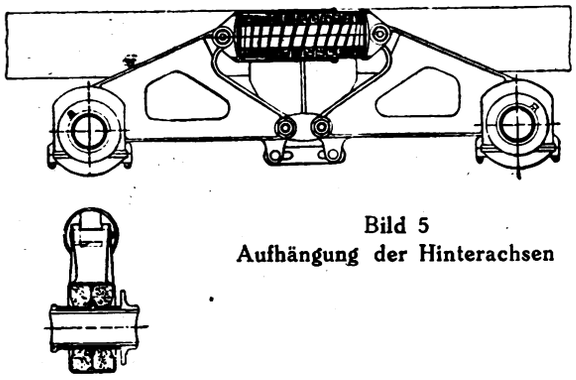


Bild 5
Aufhängung der Hinterachsen

achsen möglichst große Adhäsion der Antriebräder gewährleistete. Nur unter diesen Umständen konnte vermieden werden, daß die beim Nehmen von Kurven allen Sechsradwagen eigentümliche Unvollkommenheit im Spuren ohne nachteilige Wirkung auf die Lenkbarkeit und auf die normale Reifenabnutzung war.

Der Vorderteil bis zum Führerhaus und der Rahmen des entweder mit Vier- oder Sechszylinderblockmotor lieferbaren Wagens sind dieselben wie bei der Regelbauart des Dreitonners.

An das gewöhnliche Viergang-Wechselgetriebe ist ein Zweigang-Zusatzgetriebe angeflanscht, das vom Führersitz aus geschaltet werden kann und mit dessen Hilfe sich folgende Schaltmöglichkeiten ergeben:

Wechselgetriebe	Zusatzgetriebe 1. Gg.	km/Std.	Zusatzgetriebe 2. Gg	km/Std.
1. Gang	1 : 9,887	3,7	1 : 4,494	8,0
2. Gang	1 : 5,636	6,5	1 : 2,562	14,0
3. Gang	1 : 3,626	10,0	1 : 1,648	23,0
4. Gang	1 : 2,31	16,0	1 : 1,05	35,0
Rückwärtsgang	1 : 9,887	3,7	1 : 4,494	8,0

Die Verwendung des ersten Ganges des Zusatzgetriebes erübrigt sich bei Straßenfahrt. Die Geschwindigkeiten sind für 1400 Motorumdrehungen errechnet, bei 1600 Umdr./Min. wird eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/Std. erreicht.

Die beiden banjoförmigen Hinterachsen aus zähem Sonderstahl von hoher Festigkeit, bei deren Ausbildung ebensowohl auf große Steifigkeit wie auf geringes Gewicht besonderer Wert gelegt wurde, sind mit reichlich bemessenen Gummiringen auf bronzenen Lagerschalen in Achsträgern gelagert (Bild 5), die paarweise mit Bolzen und Büchsen um je einen Federbock zu beiden Seiten des Rahmens drehbar angeordnet sind. Zwischen den Achsträgern

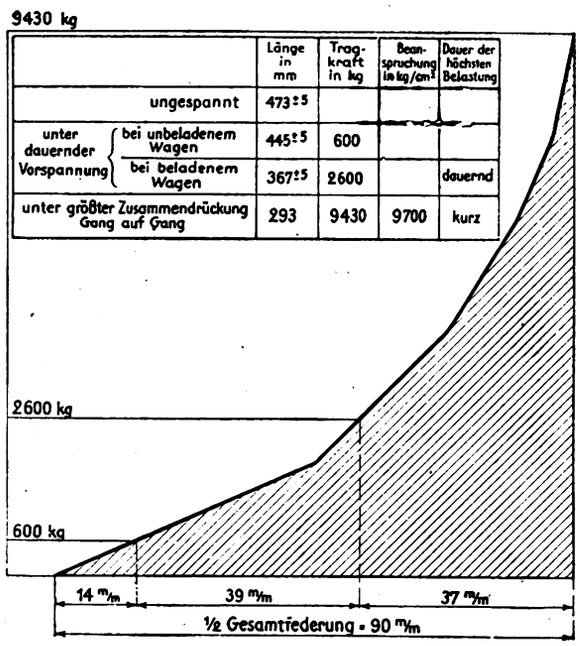


Bild 6. Federschaubild

einer Rahmenseite befindet sich — wie dies schon bei dem eingangs erwähnten 8-t-Sechsradwagen mit Kettenantrieb der Fall war — in einer zweiteiligen Hülse eine kräftige, nach den Enden zu in ihrem Querschnitt sich verjüngende Schraubenfeder, die die Stöße der Achsen bei jeder Belastung gleichmäßig dämpft. Das Verhalten der Feder ist aus dem Schaubild (Bild 6) zu erkennen.

Die Hinterachsen werden durch Schnecken angetrieben (Bild 7 und 8), die so angeordnet sind, daß der Antrieb der zweiten Achse durch die Schnecke der ersten hindurchgeht. Zwischen den Schnecken liegt eine kurze, in Nuten geführte Triebwelle mit zwei Kreuzgelenken, die bei Geländefahrten einen großen Ausschlag nach oben und unten gestatten.

Diese Hintereinanderschaltung zweier Schneckenantriebe, die auch im Ausland, namentlich in Großbritannien, zahlreiche Anhänger hat, schien im Gegensatz zu der Ausführung, bei der jede Hinterachse für sich durch besondere Gelenkwelle angetrieben wird, zweckmäßiger wegen des geringeren Gewichtes der unabgefederten Massen. Bei schweren, massigen, reinen Lastwagen kommt es auf einige Kilo Mehrgewicht nicht an, und hier läßt sich daher der Antrieb durch zwei unter- oder nebeneinander laufende Kardanwellen bewirken. Bei den eigent-

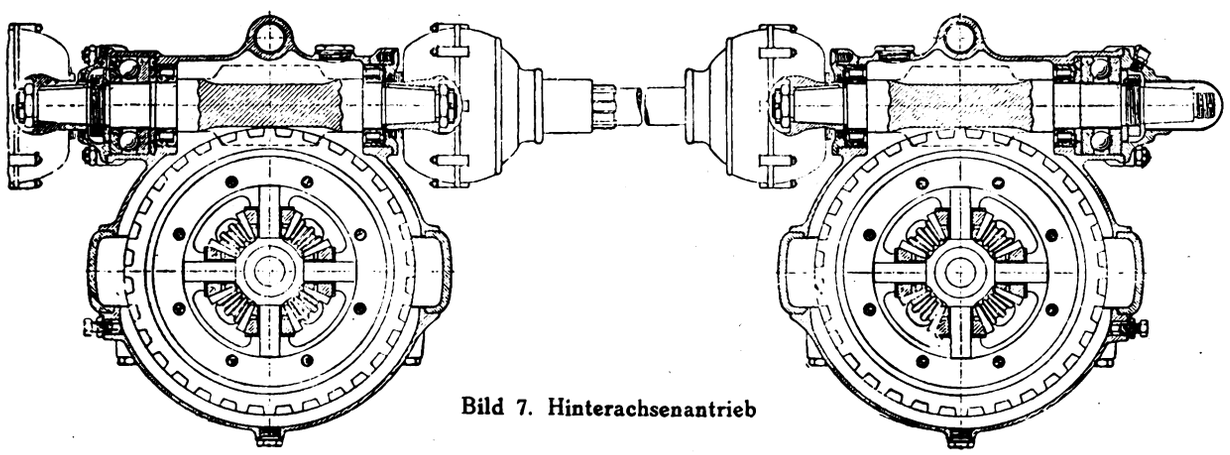


Bild 7. Hinterachsenantrieb

Digitized by Google

lichen Geländefahrzeugen muß jedoch aus Gründen der Wirtschaftlichkeit und Beweglichkit darauf geachtet werden, die ungefederten Massen so klein wie möglich zu halten: dies wird durch die Hintereinanderschaltung zweier Schneckenantriebe ermöglicht. Es spricht aber noch ein anderer Grund für diese Ausführung. Es ist grundsätzlich zu unterscheiden zwischen dem geländegängigen Sechsradwagen und dem normalen dreiachsigen Fahrgestell, wie es z. B. als Untergestell für große Stadtomnibusse verwendet wird; diese letzteren sind infolge ihrer Zweckbestimmung auf feste Straßen angewiesen, so daß also ein schiefer Radstand nur in sehr kleinem Maße auftritt. Bei den Querfeldeinwagen kommen aber im Gegensatz hierzu recht beträchtliche Achsverschränkungen vor, und deshalb ist für sie die Hintereinanderschaltung zweier Schnecken zweifellos der einfachste und zweckmäßigste Antrieb. Durch entsprechende Anordnung der verschiedenen Triebteile, wie beim Krupp-Sechsradwagen, können die Abweichungen der Winkelgeschwindigkeit beider Schnecken sehr gering gehalten werden.

Die vom Antrieb herrührenden Dreh- und Bremsmomente werden durch vier Schubstangen aufgefangen, die an den Schneckengehäusen und an der vorletzten Querverbindung des Rahmens gelenkig angreifen. Diese Stangen bewirken beim Fahren über Hindernisse in Verbindung mit den Achsträgern ein ungefähr senkrechtes Auf- und Abgehen der Hinterachsen mit sehr geringen Abweichungen der Winkelgeschwindigkeit der Antriebschnecken.

Die Fußbremse, eine auf alle sechs Räder wirkennde Oeldruckbremse, hat gegenüber den bisher üblichen Bremsen mit mechanischen Gestängen, außer den bereits bekannten allgemeinen Vorzügen, für Geländewagen den besonderen Vorteil, daß selbst bei starker Verschränkung der Hinterachsen eine einwandfreie Bremsung erreicht wird.

Mit 3 bis 4 t Nutzlast und einem Aufbau von etwa 600 kg Gewicht wird der Wagen 3100 + 3500 + 600 = 7200 kg schwer.

Für die Landstraße genügt bei einer Lastenverteilung von einem Fünftel vorn und 2 × zwei Fünftel hinten eine Riesenluftbereifung von 6 × 38 × 7″.

Soll der Wagen vorwiegend auf schlechten Straßen oder abseits von solchen verwendet werden, so empfiehlt es sich, zur Erzielung geringen spez. Bodendrucks, d. h. um überall durchzukommen, die Hinterräder doppelt zu bereifen und den Wagen nur mit 2 t Nutzlast zu belasten. Bei zehnfacher Bereifung entfallen unter diesen Umständen auf 1 Reifen $= \frac{3100 + 2000 + 600}{10} = 570$ kg, so daß Ballonreifen 34 × 7,5″ noch genügend Reserve haben.

Erfahrungsgemäß übt ein Pferd beim Ziehen einen Bodendruck von max. 100 kg/qdm aus. Unter Zugrundelegung des gleichen Bodendrucks beim Kruppschen Sechsradwagen würden die Räder noch keine 5 cm in den Boden einsinken, wenn er über Gelände fährt, auf dem Pferde noch ziehen können. Er ist also mit Ballonreifen 34 × 7,5″ in hohem Maße befähigt, unwegsames Gelände zu befahren.

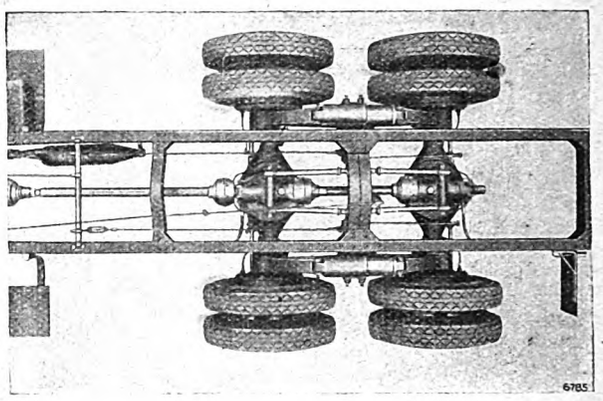


Bild 8. Hinterachsantrieb

Die Verschränkungsmöglichkeit der beiden Hinterachsen dieser letzten Kruppschen Sechsradkonstruktion ist überraschend groß. Das gleiche gilt für die Steigfähigkeit. Der Wagen nimmt eine Böschung von 30° anstandslos. Es ist daher anzunehmen, daß er sich auf allen Anwendungsgebieten, die ein Kraftfahrzeug auf schlechte Straßen oder abseits solcher ins Gelände führen, also im Bau-, Land- und Forstbetriebe, im Feuerlösch- und Rettungsdienst sowie in den meist wegarmen Kolonien rasch einführen wird.

Nachstehend eine kurze Zusammenfassung der technischen Einzelheiten und Hauptmaße (für Fahrgestell mit Vierzylinder-Blockmotor).

Bohrung und Hub: 100/160 mm.
Drehzahl: 1400/1500 Umdr./Min.
Leistung: 60 PS.
Steuerung: Links.
Getriebe: 8 Vorwärts-, 2 Rückwärtsgänge.
Hinterachsuntersetzung: 1 : 7.
Aufhängung der Vorderachse: Halbfedern in Gummilagern.
Aufhängung der Antriebachsen: Schwenkbare Achsträger, Gummilager, Schraubenfedern.
Kraftstoffbehälter: 120 l.
Bereifung: Ballon 34 × 7,5″.
Spurweite vorn: 1570 mm.
Spurweite mitten: 1680 mm.
Spurweite hinten: 1680 mm.
Abstand der beiden Antriebachsen: 1200 mm.
Radstand (Abstand der Vorderachse vom Mittelpunkt zwischen den Antriebachsen): 4000 mm.
Länge des Fahrgestells: 6100 mm.
Gewicht des Fahrgestells: 3100 kg.

Trotz der mit dem 60-PS-Vierzylinder-Krupp-Blockmotor gemachten sehr guten Erfahrungen, geht man jetzt dazu über, diesen Vierzylinder durch einen Sechszylinder zu ersetzen, da die höhere Elastizität des Sechszylinders auch für den Sechsradwagen mancherlei Vorteile mit sich bringt. Vor allem soll, wenn überhaupt möglich, die Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs weiter gesteigert, seine Geländegängigkeit auch unter allerungünstigsten Umständen gesichert werden. *1358*

Digitized by Google

Verkehrs-ABC für Groß-Berlin

A

Abbiegen, siehe Einbiegen.

Abschleppen (siehe Fahren). Wird ein liegengebliebenes Fahrzeug von einem andern abgeschleppt, so muß das Schleppseil vermittels eines Lappens oder dergleichen auf weitere Entfernung gut erkennbar gemacht werden. Das Schleppseil darf nicht länger als 4 m sein. Das abgeschleppte Fahrzeug muß mit einer Person besetzt sein, die die Lenkvorrichtung und Bremse bedient. Es muß langsam (Schrittgeschwindigkeit) gefahren werden.

Abspringen. Auf Fahrzeuge, insbesondere auch Straßenbahnwagen usw., während der Fahrt auf- oder von ihnen abzuspringen, sich daran festzuhalten, anzuhängen oder aufzuhocken ist verboten.

Abstand vom Straßenrand siehe Fahren — von Schutzwegen und Haltestellen beim Parken siehe dieses —, von haltenden Straßenbahnen siehe Vorbeifahren.

Abspannen. Das Abspannen der Zugtiere darf nur auf der Deichselseite erfolgen.

Achtung, Anhalten. Dieses Signal wird gegeben durch gelbes Licht bzw. Hochheben eines Armes des Verkehrsbeamten, bei Regelung durch mechanische Vorrichtungen durch Herausklappen eines kleinen gelben Zeichens. Das Signal kündigt an Straßenkreuzungen den Wechsel der Fahrtrichtung an. Kein Fahrzeug darf mehr den Schutzweg der bis dahin freigegebenen Straße überfahren. Auf Schutzweg oder Kreuzweg befindliche Fahrzeuge müssen diese schnellstens verlassen.

Ackerstraße. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 9 bis 13 Uhr zwischen der Elsasser Straße und der Invalidenstraße verboten; außerhalb dieser Zeit ist das Halten solcher Fahrzeuge nur auf der Westseite der Straße gestattet.

A. D. A. C.-Lotsendienst, siehe Lotsendienst.

Adlergestell (Niederschöneweide-Johannisthal) ist Hauptverkehrsweg.

Adlerportal des Zoo: Anfahrt vom Lützowufer-Corneliusbrücke nach Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche. Parken in Straßenmitte.

Admiralspalast (Friedrichstraße 101/102). Anfahrt von der Georgenstraße zur Straße Am Weidendamm. Parkplätze in der Mitte der Friedrichstraße (siehe auch diese).

Alexandrinenstraße ist Einbahnstraße von der Ritter- zur Sebastianstraße.

Alhambra. Anfahrt von der Clausewitz- zur Wilmersdorfer Straße.

Alt-Biesdorf von Alt-Friedrichsfelde bis Alt-Kaulsdorf ist Hauptverkehrsweg.

Alte Jakobstraße ist Einbahnstraße nach der Stallschreiber- zur Ritterstraße.

Alter des Führers von Fuhrwerken siehe Führer, — von Reitern siehe diese.

Alt-Friedrichsfelde (östlich der Schloßstraße) bis Alt-Biesdorf ist Hauptverkehrsweg.

Alt-Kaulsdorf ist Hauptverkehrsweg von Alt-Biesdorf bis Alt-Mahlsdorf.

Alt-Mahlsdorf ist Hauptverkehrsweg von Alt-Kaulsdorf bis zur Stadtgrenze.

Am Karlsbad ist Einbahnstraße von der Flottwell- zur Potsdamer Straße.

Am Königsgraben ist Einbahnstraße von der Panorama- zur Kleinen Alexanderstraße.

Am Zirkus ist Einbahnstraße von der Karlstraße zum Schiffbauerdamm.

Am Zwirngraben ist Einbahnstraße von der Neuen Promenade zur Dircksenstraße.

An der Fischerbrücke ist für den Durchgangsverkehr mit Fahrzeugen aller Art gesperrt.

An der Spandauer Brücke (Berlin). Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen verboten.

An der Wuhlheide ist Hauptverkehrsweg von der Rummelsburger Straße an.

Anfahren, siehe Vorfahren.

Anfahrt und Abfahrt vor Theatern hat in Uebereinstimmung mit den Bestimmungen der Straßenordnung zu erfolgen. Die Aufstellung der wartenden Fahrzeuge hat in der Reihenfolge der Anfahrt zu erfolgen. Eine gesonderte Aufstellung von Privatfahrzeugen und bestellten Droschken einerseits und unbestellten Droschken andererseits findet nicht statt, soweit nicht besondere Anordnungen getroffen werden. An dem auf der Seite des Theaters usw. liegenden Rand der Fahrbahn darf 15 m vor und 15 m hinter dem Ausgang des Theaters usw. nicht Aufstellung genommen werden. Zur Abfahrt darf erst dann vorgefahren werden, wenn die Fahrgäste zum Einsteigen bereitstehen. Soweit in der betreffenden Straße das Wenden (siehe dieses) überhaupt zulässig ist, darf es zur An- und Abfahrt nur in größerer Entfernung als 10 m vor bzw. hinter den Ein- oder Ausgängen der Theater usw. erfolgen. Besondere Bestimmungen gelten für folgende Theater usw. (siehe diese): Staatliches Schauspielhaus am Gendarmenmarkt, Staatsoper am Platz der Republik (früher Kroll), Großes Schauspielhaus, Deutsches Theater, Zirkus Busch, Städtische Oper (Bismarckstraße, Charlottenburg), Metropoltheater, Theater am Admiralspalast, Komische Oper.

Anhalten ist das Zumstillstandbringen eines Fahrzeugs. Die Absicht dazu ist den folgenden Fahrzeugen durch senkrechtes Hochhalten des Armes oder durch Stoppzeichen rechtzeitig zu erkennen zu geben. Es darf den Verkehr nicht behindern. An Straßenkreuzungen ist beim Herannahen der Feuerwehr anzuhalten, auch wenn die Lichtsignale auf „Freie Fahrt" stehen. (Siehe auch „Achtung, Anhalten!", Zeichen, Stoppzeichen, Vorbeifahren).

Anhängen, siehe Ankoppeln, Abspringen.

Ankoppeln. Für Kraftfahrzeuge gelten die Bestimmungen der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr. Fuhrwerke dürfen nur ein Fuhrwerk angekoppelt mitführen; sie dürfen damit Verkehrsstraßen erster Ordnung nicht befahren, in der Zeit von 8 bis 19 Uhr auch nicht kreuzen (Ausnahme: wenn beschädigte Fahrzeuge abgeschleppt werden). Verbindung muß kurz sein (4 m); Schleppseil ist durch Lappen oder dergleichen kenntlich zu machen. Angehängte Fahrzeuge müssen mit einer Person besetzt sein, die die Bremse und eventuell die Lenkvorrichtung bedient. Es ist in Schrittgeschwindigkeit zu fahren.

Apollotheater. Anfahrt von der Koch- nach der Puttkamerstraße.

Arbeitsfuhrwerk, siehe Lastfahrzeuge.

Archivstraße bis zum 30. 9. 30 zwischen Königin-Luise- und Peter-Lenné-Straße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

Armbinde, siehe gelbe Armbinde.

Armzeichen. Hochheben eines Armes: Achtung, Anhalten! Seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme: Halt! (siehe auch Winken).

Askanischer Platz ist Einbahnstraße: Umfahrt von der Königgrätzer Straße an der Bernburger Straße und Schöneberger Straße vorbei zur Königgrätzer Straße.

Digitized by Google

Auffahrt vor Theatern usw. siehe Anfahrt vor Theatern.

Aufhocken auf Fahrzeuge, siehe Abspringen.

Aufspringen, siehe Abspringen.

Aufstellen von Fahrzeugen, siehe Parken, Halten, Ladegeschäft.

Augustabrücke (Landwehrkanal) für Fahrzeuge mit über 2,5 t Gesamtgewicht gesperrt.

Auguste-Victoria-Platz ist Verkehrsstraße erster Ordnung.

Ausfahrt von einem Grundstück auf die Straße nur in Schrittgeschwindigkeit und nachdem durch Stellung von Aufsicht oder in anderer Weise dafür gesorgt ist, daß der Straßenverkehr nicht gefährdet wird; bei stärkerem Straßenverkehr hat sich die Aufsichtsperson einer roten Fahne oder Laterne mit gelbrotem Licht zu bedienen. Rückwärtsfahren beim Ein- oder Ausfahren ist nur erlaubt, wenn auf dem Grundstück kein Raum zum Wenden ist. Auf der Gehbahn, die nur auf den besonders vorgesehenen Anfahrten gekreuzt werden darf, dürfen die Fahrzeuge nicht anhalten.

Auskunft erteilen die durch weiße Armbinden kenntlich gemachten Polizeibeamten; die Verkehrsbeamten sollen den Verkehr regeln, nicht Auskunft erteilen.

Ausrüstung der Fahrzeuge, siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Avus. Im Sinne der Straßenordnung ist die Avus ein öffentlicher Weg. Die Fahrer müssen daher auch hier im Besitz eines Führerscheins sein und den Weisungen von Polizeibeamten Folge leisten.

Ausweichen. Es ist entgegenkommenden Wegebenutzern rechtzeitig und ausreichend nach rechts auszuweichen. Falls dies nicht möglich, ist anzuhalten, bis die Fahrbahn frei ist. Entgegenkommenden Schienenfahrzeugen ist nach links auszuweichen, wenn der Abstand zwischen Schienenfahrzeug und rechter Fahrbahngrenze zu klein ist. Gegebenenfalls hat derjenige Führer zurückzufahren, dem dies am leichtesten fällt (unbeladener Wagen usw.). Sommerwege dürfen zum Ausweichen herangezogen werden.

B

Bahnhofstraße (Wannsee). Mit Ausnahme des vor dem Bahnhof gelegenen Teils ist Parken verboten.

Bankett, siehe Radfahrer, Gehbahn.

Beförderung von Lasten, siehe Lastfahrzeuge.

Bechsteinsaal (Linkstraße 42). Anfahrt von der Eichhornnach der Potsdamer Straße (Einbahnstraße).

Beethovensaal (Köthener Straße 32). Anfahrt vom Hafenplatz nach der Bernburger Straße.

Befreiungen von der Straßenordnung, siehe Sondervorschriften.

Begegnen, siehe Ausweichen.

Begleiten, siehe Ankoppeln.

Behinderung des Verkehrs, siehe Einbahnstraßen, Ladegeschäft, Parken, Fußgänger.

Behmstraßenbrücken, beide, im Zuge der Behmstraße, gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Beladen, siehe Ladegeschäft.

Beleuchtung. Kraftfahrzeuge müssen während der Dunkelheit (siehe diese) und bei starkem Nebel vorn und hinten vorschriftsmäßig beleuchtet sein (siehe Scheinwerfer, Parken). Bespannte Fuhrwerke müssen, soweit sie dem Personenverkehr dienen, zwei hellbrennende Laternen mit farblosem oder gelblichem Glase führen, die so angebracht sind, daß sie die beiderseitige Begrenzung des Wagens bezeichnen. Die übrigen bespannten Fuhrwerke, von zusammengekoppelten das vorderste, müssen mindestens eine hellbrennende Laterne mit farblosem oder gelblichem Glase führen; diese muß so angebracht sein, daß sie ungefähr die linksseitige Begrenzung des Fuhrwerks kennzeichnet. Außerdem ist am Ende derartiger Fuhrwerke und bei zusammengekoppelten des letzten Fuhrwerks oder der Ladung (sofern diese über das Wagenende hinausreicht) eine zweite Laterne mit gelbrotem Licht anzubringen, deren Lichtschein auf 150 m deutlich sichtbar ist; an ihrer Stelle kann eine gelbrote Blinkscheibe verwendet werden, die noch in einer Entfernung von 150 m im Scheinwerferlicht einer 25-Watt-Lampe sichtbar sein muß. Kann die Anbringung der Schlußlaterne oder der Blinkscheibe nicht erfolgen, so muß hinter dem Fuhrwerk eine hellbrennende Laterne allseitig sichtbar getragen werden. Diese Bestimmungen gelten sinngemäß auch für gezogene Handwagen und ähnliche Fuhrwerke; für geschobene Wagen genügt eine hellbrennende Laterne mit farblosem oder gelblichem Glase an der linken Seite des Fuhrwerks. Bei Dunkelheit und starkem Nebel muß an der der Fahrbahn zugekehrten Seite eines parkenden Fuhrwerks eine hellbrennende Laterne angebracht werden, deren Licht nach vorn und hinten deutlich zu sehen ist. Kann die Deichsel nicht abgenommen oder hochgeschlagen werden, so ist eine Laterne an der Deichselspitze und eine zweite hinten am Fuhrwerk anzubringen. Fahrräder (auch haltende oder geführte) müssen mit einer hellbrennenden Laterne mit farblosem oder gelblichem Glase versehen sein, die den Lichtschein nach vorn auf die Fahrbahn wirft, außerdem mit einem Rücklicht oder einer Blinkscheibe von gelbroter Farbe, die das Fahrrad im Lichtschein von hinten nahenden Fahrzeugen sichtbar macht. In einer Entfernung von 150 m muß das Rücklicht deutlich erkennbar, die Blinkscheibe im Scheinwerferlicht einer 25-Watt-Lampe sichtbar sein.

Bellevuestraße ist Einbahnstraße vom Potsdamer Platz bis zum Hotel Esplanade einschließlich. Auf der Südseite dürfen Personenfahrzeuge von 15 bis 19 Uhr nur zum Ein- bzw. Aussteigen halten; für die gleiche Zeit ist allen Fahrzeugen das Halten zum Be- und Entladen verboten. Von 8 bis 19 Uhr für Durchgangsverkehr von Lastfahrzeugen einschließlich der Handwagen und Handkarren gesperrt. Auf der Nordseite ist das Parken und Halten auf eine Dauer von 30 Minuten beschränkt.

Berliner Konzerthaus (Clou, Mauerstraße 82 und Zimmerstraße 90/91). Anfahrt in der Mauerstraße von der Leipziger Straße oder Krausenstraße nach Schützenstraße oder von der Friedrichstraße in die Zimmerstraße.

Berliner Theater (Charlottenstraße 90/92). Anfahrt von der Koch- zur Besselstraße.

Berliner Straße (Blankenfelde) ist Hauptverkehrsweg von der Blankenfelder Straße (Niederschönhausen) bis zur Hauptstraße.

Berliner Allee (Weißensee) ist Hauptverkehrsweg von der Rennbahnstraße ab.

Berliner Straße (Schmöckwitz) ist Hauptverkehrsweg bis zur Stadtgrenze.

Berliner Straße (Köpenick) ist Hauptverkehrsweg.

Berliner Straße (Zehlendorf) ist Hauptverkehrsweg.

Berliner Straße (Heinersdorf) ist Hauptverkehrsweg vom Oraniendamm bis zur Oranienburger Chaussee.

Beschaffenheit der Fahrzeuge. Die Breite einschließlich der Ladung darf 2,30 m, die Länge einschließlich der Ladung 10 m, die Höhe von der Fahrbahn gemessen 4 m nicht überschreiten. (Die Bestimmungen über die Länge gelten nicht für Fahrzeuge mit Holz, Eisenschienen und Trägern, Gerüstleitern und ähnlichen Ladungen, sowie für Kulissenwagen.) Wagen mit Heu oder Stroh dürfen bis zu 3,5 m breit, Möbelwagen einschließlich der Deichsel bis zu 15 m lang sein. Wenn die Länge eines Fahrzeuges mit der Ladung mehr als 15 m beträgt, so muß es von einer Person begleitet sein, die sich am Ende der Ladung aufzuhalten und allen Gefahren, namentlich beim Einbiegen in andere Straßen, vorzubeugen hat. Alle Fahrzeuge und ihre Ladungen müssen so eingerichtet sein, daß der Führer freie Aussicht nach vorn, nach hinten und nach den Seiten hat. (Ausnahmen, z. B. bei Möbelwagen hinsichtlich des Ausblicks nach hinten.) Alle Fahrzeuge müssen mit einer schnell und sicher wirkenden Bremse versehen sein (siehe auch Ladung, Fahrzeugzüge).

Bespannte Fuhrwerke, siehe Halten.

Beußelbrücke gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Blankenfelder Straße (Niederschönhausen) ist Hauptverkehrsweg bis zur Berliner Straße (Blankenfelde).

Bleckmannsweg (Lichtenberg) gesperrt für den gesamten Fahrzeugverkehr.

Blinklicht (gelb oder gelbrot) bedeutet „Achtung! Langsam fahren!"

Digitized by Google

Blinkscheibe. Besitzt keine eigene Lichtquelle, leuchtet aber hell auf, wenn Lichtstrahlen aus anderer Quelle darauf fallen (siehe Beleuchtung).

Blumenstraße (Mitte) ist Einbahnstraße von der Ifflandstraße zur Wallnertheaterstraße.

Blüthnersaal (Lützowstraße 76). Anfahrt von der Derfflingerstraße zum Magdeburger Platz.

Bocksfeldstraße von der Pichelsdorfer bis zur Jaczostraße für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrt.

Bornholmer Straße ist Hauptverkehrsweg zwischen Christianiastraße und Wisbyer Straße.

Böttcherstraße (Köpenick) ist Einbahnstraße von der Grün- zur Rosenstraße.

Brandenburger Tor. Die beiden nördlichen Durchfahrten dürfen nur zur Fahrt nach Westen, die beiden südlichen nur zur Fahrt nach Osten benutzt werden. Die mittlere Durchfahrt wird je nach Bedarf für die Fahrt nach Osten oder Westen freigegeben.

Breite der Fahrzeuge, siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Breite Straße (Pankow) zwischen Kirche und Steuerhaus für den Fahrzeugverkehr gesperrt (mit Ausnahme der Kirchenvorfahrt).

Bremsklötze und andere Bremsmittel, die eventuell auf Steigungen zum Schutz des Fahrzeugs gegen Herabrollen benutzt werden, sind vor dem Weiterfahren von der Fahrbahn zu entfernen.

Brücken, siehe Straßen.

Brücke über den Elsgraben (Spandau, im Wege der Teltower Straße) gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Brücke über den Jürgengraben (Spandau, im Zuge des Tiefwerder Weges) gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Brücke im Zuge des Spandauer Berges (Charlottenburg) gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Brücke über den Plumpengraben (Berlin-Bohnsdorf, im Zuge der Dahmestraße) gesperrt für Fahrzeuge mit über 4 t Gesamtgewicht.

Brücke über die Wuhle (Cöpenick-Nord, im Zuge der Straße 14) gesperrt für Fahrzeuge mit über 5 t Gesamtgewicht; der Achsdruck darf 2,5 t nicht überschreiten.

Brückensperrungen, siehe die einzelnen Brücken, soweit besonders angeführt.

Bürgersteig, siehe Gehbahn.

Buch (Ortsteil Berlin-Buch). Straße nach Karow und zur Zepernicker Straße ist Hauptverkehrsweg. Höchstgeschwindigkeit für Kraftfahrzeuge 25 km, für alle übrigen Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit.

Buchenweg (Charlottenburg). Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 8 km.

Budapester Straße ist Hauptverkehrsweg.

Burgstraße ist Einbahnstraße von der Königstraße zum Mühlendamm.

C

Casino-Theater (Lothringer Straße 37). Anfahrt von der Christinenstraße nach dem Rosenthaler Platz.

Central-Markthalle, siehe Zentral-Markthalle.

Central-Theater, siehe Zentral-Theater.

Charlottenstraße (Berlin-Mitte) ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Behrenstraße und Unter den Linden, ist Einbahnstraße von der Behren- bis zur Dorotheenstraße. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Längsrichtung im Zuge der Ein- bzw. Ausgänge der Nordsüdbahn in der Mitte der Friedrichstraße von der Krausenstraße bis zur Behrenstraße und weiter jenseits der Eisenbahnüberführung des Bahnhofs Friedrichstraße in der Mitte der Straße hinter dem Ein- bzw. Ausgang der Nordsüdbahn vor dem Admiralspalast bis zur Straße Am Weidendamm,

b) in der Straßenmitte der Kronenstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße, in der Längsrichtung von der unterirdischen Bedürfnisanstalt an in einer Länge von 60 m,

c) in der Straßenmitte der Mohrenstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße, in der Längsrichtung vom Ein- bzw. Ausgang der Untergrundbahn an in einer Länge von 36 m,

d) in der Straßenmitte der Taubenstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße, in der Längsrichtung im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,

e) in der Straßenmitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße, in der Längsrichtung in einer Länge von 60 m,

f) in der Straßenmitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße, in der Längsrichtung im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,

g) auf der Nordseite von Unter den Linden längs der Mittelpromenade von der Friedrichstraße bis zur Neustädt. Kirchstraße,

h) auf der Südseite von Unter den Linden längs der Mittelpromenade von der Friedrichstraße bis zum Halteplatz für Autotaxen an der Charlottenstraße,

i) am Rande der Fahrbahn in der Mittelstraße zwischen Friedrich- und Neustädtischer Kirchstraße im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen in einer Länge von 36 m,

k) am Rande der Fahrbahn in der Mittelstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße,

l) in der Straße Am Weidendamm, gegenüber der Einmündung der Prinz-Louis-Ferdinand-Straße an der Spree entlang bis zur Ebertsbrücke,

m) in der Mauerstraße, von der Krausenstraße bis zum Halteplatz für Autotaxen an der Leipziger Straße,

n) im Zuge der Taubenstraße vom Schauspielhaus bis zur Markgrafenstraße (Gendarmenmarkt) senkrecht zum Rande der Fahrbahn neben dem Deutschen Dom.

Charlottenstraße (Spandau) ist Einbahnstraße von der Potsdamer Straße zur Breite Straße.

Chamierstraße (Weißensee). Gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Chauffeur siehe Führer.

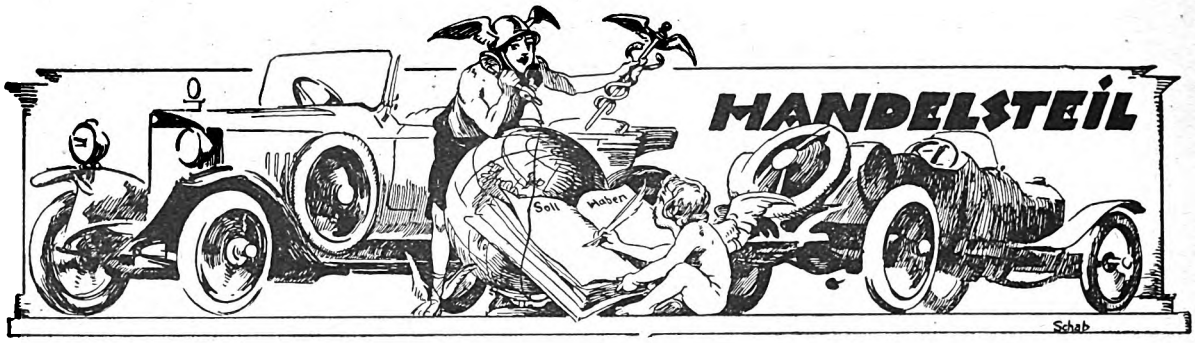
Chausseestraße (Buckow) ist Hauptverkehrsweg zwischen Dorfstraße und der Stadtgrenze.

Christianiastraße ist Hauptverkehrsweg zwischen Oskar-Platz und Bornholmer Straße.

Cöpenicker Chaussee ist Hauptverkehrsweg von der Hauptstraße bis zur Rummelsburger Straße.

Corneliusstraße ist Einbahnstraße von der Friedrich-Wilhelm-Straße zur Rauchstraße.

Digitized by Google



Lettland als Absatzland für Kraftwagen

Von Dr. PETERS

Von den drei Staaten des baltischen Küstenstrichs: Lettland, Estland und Litauen, die nach dem Umsturz in Rußland sich in Abkehr von der dort neu eingeführten Wirtschafts- und Gesellschaftsordnung zu Freistaaten ausgerufen und bürgerliches Wesen bewahrt haben, ist Lettland dasjenige, das am meisten auf dem Wege der selbständigen Fortentwicklung vorwärts gekommen ist.

Lettland ist 65 800 qkm groß und übertrifft somit an Fläche Dänemark (44 000 qkm), die Schweiz (41 000 qkm), Holland (34 000 qkm), Belgien (29 000 qkm). Die Bevölkerung übersteigt um ein weniges 2 Millionen, was etwa 29 Bewohner auf 1 qkm ausmacht (Schweden 12, Norwegen 7, Finnland 8, Rußland 3).

Von den Lettland bewohnenden Völkerschaften sind die Letten mit 75 v. H. vertreten; die Deutschen, welche das Land noch vor 600 Jahren der europäischen Kultur erschlossen haben, bilden etwa 5 v. H., sind zumeist Stadtbewohner, sind in der Industrie und dem Handel stark vertreten und bewirken dadurch, daß der Handelsverkehr mit Lettland leicht in deutscher Sprache und Auffassung geführt werden kann.

Das Kraftwagenwesen ist besonders entwickelt in der Hauptstadt Riga, wohl der schönsten Stadt vom Ost-Baltenland. Anfang dieses Jahres gab es in Riga 1915 Kraftwagen, wobei diejenigen des Kriegsministeriums und gegen 25 Feuerwehr- und Stadtwagen nicht mitgerechnet sind. Darunter waren 454 Lastwagen, 104 Autobusse, 1037 Personenwagen (einschließlich 577 Taxi) und 320 Krafträder. Nach dem Ursprungslande steht U. S. A. obenan mit 1017 Wagen, darunter in der Vorderreihe Chevrolet mit 362, Ford mit 337 Wagen. Dann kommen England mit 253, Frankreich mit 228 Wagen, darunter 101 Renault. Deutschland hat 219, Italien 143 Wagen geliefert, letztere fast ausnahmslos (134) von der Marke Fiat. Dann kommen Oesterreich mit 32, Belgien mit 22 und Schweden mit 1 Wagen.

Die in Riga laufenden Autobusse sind vorzugsweise amerikanischen (48 Ford und 30 Chevrolet) sowie englischen Ursprungs (13 Vulkan). Unter den Motorrädern befinden sich vorwiegend englische (142) und deutsche (95), daneben laufen 36 amerikanische „Indian".

Der Kraftwagenverkehr außerhalb Rigas hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt. Einstweilen sind an Autobuslinien insgesamt 82 registriert, von denen ein Zehntel der Warenbeförderung dient. Besonders stark ist der von Riga ausgehende Verkehr mit der Provinz. Von bedeutenderen Linien sollen genannt werden die nach Lemsal, Nitau, Lehmburg, Adiamünde, Sissegal, Erlaa, Baldohn über Keckau, Eckau und Mitau mit Anschluß nach Bauske. Es sind auch die Linien zu erwähnen, die den Verkehr zwischen belebteren Städten und den Eisenbahnen vermitteln, wie Stenden—Goldingen, Goldingen—Frauenburg, Mitau—Bauske, Mitau—Blieden, sowie einige kürzere Linien, ausgehend von Marienburg, Alt-Schwanenburg, Kreslawka, Dünaburg, Libau, Mitau und Windau. Neuerdings ist eine neue Linie von Riga nach Alt-Pebalg in Betrieb genommen.

Bei der geringen Dichte des lettländischen Bahnnetzes sind dem Kraftwagenverkehr große Expansionsmöglichkeiten gegeben. Wie stark das Bedürfnis nach Kraftwagenverkehr im Personenverkehr ist, erhellt aus der stattlichen Zahl der vorhandenen und noch projektierten Autobuslinien. Fast von jeder größeren Eisenbahnstation gehen heute Autobuslinien ins Innere des Landes. Alle diese Verbindungen erfreuen sich trotz vieler Unzulänglichkeiten einer starken Frequenz. Es muß aber auf die mangelhafte Bauart der lettländischen Autobusse hingewiesen werden; mit einigen wenigen Ausnahmen gibt es in Lettland noch keine Autobusse, die den Ansprüchen neuzeitlichen Verkehrs genügen.

Es ist eine durchaus irrige Vorstellung, daß ein Lastwagenfahrgestell auch für einen Autobus geeignet ist. Das Problem ist keineswegs damit gelöst, daß man auf ein Lastwagenchassis einen Kasten mit Fenstern setzt, ein paar Bänke hineinbaut und am hinteren Ende zwei Stufen zum Erklimmen des Wageninnern befestigt. An einen modernen Omnibus werden ganz andere Ansprüche gestellt, und deshalb hätten hier die deutschen Kraftwagenwerke, die speziell Omnibusse bauen, die besten Aussichten für den Absatz ihrer neuzeitlichen vielsitzigen Automobile.

Der Automobilverkehr stellt auch wesentlich höhere Anforderungen an die Straßenbeschaffenheit als der Fuhrwerksverkehr. Der Bau von Autostraßen kann wiederum nur durch erhebliche Zuwendungen erzielt werden, denn auch das Instandhalten der stark in Anspruch genommenen Straßen verlangt einen gehörigen Aufwand an Arbeit und Kapital. Um diese Mehrkosten aufzubringen, werden in vielen Staaten die Autobesitzer herangezogen, indem für die Benutzung der Straßen gewisse Abgaben erhoben werden. In Schweden hat z. B. der Autoverkehr in den letzten Jahren an Abgaben über 25 Millionen schw. Kronen erbracht bei einer Anzahl von 100 000 Kraftwagen. Auf diesem Wege werden in Holland an die 112 Mill. Gulden und in Großbritannien etwa 48½ Mill. Pfund Sterl. jährlich aufgebracht. Diese Beträge haben den Ausbau der Wege merklich gefördert.

In Lettland liegen die Verhältnisse weniger günstig. Der nicht so stark entwickelte Autoverkehr — im ganzen dürften es gegen 3200 Kraftwagen sein — ist nicht in der Lage, nennenswerte Beträge aufzubringen, und andererseits wird das bestehende Verfahren zur Verteilung der Wegelasten den heutigen Verkehrsansprüchen und Verkehrsverhältnissen nicht gerecht. Daher ist eine Abänderung dieses Systems bereits in die Wege geleitet worden. Ein

Digitized by Google

entsprechender Entwurf ist bereits von den Landtagsausschüssen beraten worden und wird wohl auch vom lettländischen Landtage angenommen werden.

Die Autorennen werden meist auf der Landstraße Riga—Mitau—Kaudau—Kabillen—Autz—Meiten—Mitau—Riga abgehalten. Die Meisterschaftsrennen kommen gewöhnlich im August während der Messe in Riga zum Austrag, und es nehmen daran auch die Nachbarstaaten Estland, Litauen, Polen, Finnland und Weißrußland teil. Im laufenden Jahre wird die 7. internationale Messe zu Riga vom 29. Juli bis 12. August als Jubiläumsveranstaltung abgehalten; sie fällt mit dem Dezennium der Unabhängigkeit Lettlands zusammen und wird daher besonders umfangreich ausfallen. Rußland, Schweden, die Schweiz, Frankreich werden dort in eigenen Ausstellungshallen vertreten sein, aber auch andere Staaten werden dort, entsprechend dem Umfange ihrer Geschäftsbeziehungen zu Lettland, würdig auftreten. Schon heute liegen Anmeldungen von Kraftwagenwerken vor, die die Gelegenheit der Ausstellung gern ausnutzen, um ihre lettländischen Verbindungen weiter auszubauen.

Da Lettland keine eigene Autoindustrie besitzt und aus Mangel an Erzlagern auch keine aufbauen kann, so ist es auf die Einfuhr der Kraftfahrzeuge, die es zur Motorisierung des Verkehrs braucht, angewiesen. Diese Einsicht hat die Amerikaner, Engländer, Italiener, wie Ford, Chrysler, Chevrolet, Birmingham Small Arms Ltd., Motor Car, Indian, Ariel, Fiat usw., veranlaßt. Niederlassungen in Lettland zu errichten; die Deutschen haben sich in dieser Richtung bisher als weniger beweglich erwiesen. Von einer wirklichen Verkaufsorganisation ist höchstens bei Continental, Excelsior, den D-Werken, D. K. W., Brennabor, Opel zu sprechen.

Zu einem Vorstoß auf dem lettländischen Markt müßte die deutschen Autowerke und verwandte Zweige auch die Tatsache veranlassen, daß Lettland am leichtesten in deutscher Sprache zu bearbeiten ist und die Geschäftsauffassung dort der deutschen am nächsten liegt. Es besteht daher keine Schwierigkeit, diesen Markt in üblicher Weise zu bearbeiten, der für Deutschland auch den Vorzug der Nähe für sich hat: die Städte Riga, Libau, Windau sind Hafenstädte und stehen in lebhafter Dampferverbindung mit sämtlichen Hansastädten und den übrigen Nord- und Ostseehäfen. Die Beziehungen zu Deutschland sind durch ein Handelsabkommen vom 28. Juni 1926 geregelt. Dr. Peters. *1357*

Kleine Mitteilungen

Neues polnisches Einfuhrkontingent für deutsche Kraftwagen

Im Zusammenhang mit dem Abschluß eines Abkommens über die vorläufige Regelung der polnischen Holzausfuhr nach Deutschland hat Polen der deutschen Regierung ein Einfuhrkontingent für Kraftwagen eingeräumt, dessen Höhe recht bescheiden ist und etwa dem Gewicht von 300 bis 350 Kraftwagen entspricht. Das Abkommen tritt voraussichtlich im Laufe dieses Monats in Kraft und läuft bis Ende dieses Jahres. Auf das erste im November 1927 mit Polen abgeschlossene Teilabkommen hin stieg die deutsche Kraftwageneinfuhr 1928 auf 470 Wagen gegenüber 170 im Jahre 1927. Hinzu kommt die deutsche Ausfuhr nach Danzig, die 1928 rund 490 Kraftwagen (1927: 241) betrug. Ein weiteres Ansteigen der deutschen Ausfuhr nach Polen wird 1929 wahrscheinlich durch das sehr geringe Kontingent behindert werden. Das Teilabkommen ist auch insofern nicht befriedigend, als Frankreich, England, Amerika und Italien auf die einzelnen Positionen der polnischen Automobilzölle gegenüber Deutschland Vergünstigungen von 20 bis 50 v. H. genießen. Es war ferner nicht möglich, eine Erweiterung des Kontingents auf Krafträder durchzudrücken, deren Einfuhr nach Polen für Deutschland nach wie vor verboten bleibt. Die Exportaussichten gerade für deutsche Krafträder erscheinen besonders günstig, weil die deutschen Werke auf dem polnischen Markt nur englische Firmen als wettbewerbsfähige Konkurrenten treffen, die infolge des deutschen Einfuhrverbots dort jetzt nahezu eine Monopolstellung einnehmen, eine Situation, die nicht im Interesse Polens liegt. *1410*

Griechischer Automobilimport

Der griechische Automobilimport im Jahre 1928 betrug 2003 Wagen; davon kamen 16 aus Deutschland. Weitaus führend ist Amerika, das 1700 Wagen importierte, während Frankreich mit 172 Wagen Italien, das 74 Wagen einführte, von der zweiten Stelle verdrängte. *1408*

Schwierige Lage auch der österreichischen Automobilindustrie

Aehnlich wie die reichsdeutsche Automobilindustrie, scheint nach einem nicht unbedeutenden Aufschwung in der letzten Zeit jetzt auch die österreichische Automobilindustrie mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen zu haben. Es verlautet nämlich, daß die Steyr-Werke A.-G. in Steyr für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividendenreduktion vornehmen wird. Diese werde mit der Uebersteuerung der Automobilindustrie und der Automobilbesitzer in Oesterreich, mit der unzureichenden Erfüllung der Zollwünsche und den im Verhältnis zum möglichen Absatz gestiegenen fixen Kosten begründet (s. Heft 3, S. 64). *1432*

2 Milliarden amerikanischer Auto-Export

Der Automobilexport der Vereinigten Staaten hat 1928 außerordentlich zugenommen und eine neue Rekordhöhe erreicht: er überstieg 1928 einen Wert von 530 Millionen Dollars und hat damit gegenüber dem Vorjahre um mehr als 110 Millionen Dollars zugenommen.

Interessant ist, daß gleichzeitig der General Motors-Konzern seine Exportziffern veröffentlicht. Danach ist der Auslandabsatz des Konzerns auf 265 Millionen Dollars (i. V. 172 Millionen Dollars) gestiegen. Die Zahl der exportierten Automobile hat um fast 100 000 Wagen zugenommen. Besonders gut gearbeitet haben die europäischen Montagewerke. *1409*

„Giornale d'Italia" über Mercedes-Benz

„Giornale d'Italia" hebt in einer Besprechung des Ergebnisses der Internationalen Automobilausstellung in Rom besonders die Vorzüge des neuen Wagentyps von Mercedes-Benz hervor. Die Erfolge der deutschen Firma, so erklärt das halbamtliche italienische Blatt, beruhen auf Solidität, Eleganz und praktischer Verwendbarkeit — ein Zeugnis, wie es besser nicht ausgestellt werden kann. *1428*

Beleuchtungszeit vom 1. März bis 15. März: 1. März . . . . von 18.25 Uhr bis 6.25 Uhr
15. März . . . . von 18.45 Uhr bis 6.00 Uhr

Digitized by Google

Differenzen im französischen Auto-Konzern Rosengart-Chenard & Walker

Ende September 1928 hatten sich unter Führung von Chenard & Walker die fünf französischen Automobilfabriken Rosengart, Aries, Chenard & Walker, Delahaye und Donnet zusammengeschlossen zwecks Zusammenschmelzung der bestehenden Verkaufsorganisationen zu einer einzigen und Rationalisierung der Produktion unter Beschränkung der Zahl der herzustellenden Modelle. Wie verlautet, ist es indeß zu einer praktischen Gemeinschaftsarbeit noch nicht gekommen, da die Zuteilung der Modelle an die einzelnen Werke und die Festsetzung der Quoten zu Differenzen zwischen Donnet, Aries und Rosengart einerseits und Delahaye und Chenard & Walker andererseits geführt hat. *1406*

Voran-Automobilbau A.-G., Berlin

Ein Großstadtomnibus-Fahrgestell mit Voran-Vorderradantrieb in der bekannten Aboag-Voran-Bauart ist gelegentlich der letzten Berliner Automobilausstellung von der Londoner Omnibus-Gesellschaft bestellt worden und gelangte in diesen Tagen zum Versand. Man will in London sofort mit eingehenden Versuchsfahrten beginnen und glaubt — wie auch bei der Aboag — das Bauprogramm der kommenden Jahre von den Ergebnissen dieser Prüfung im wesentlichen abhängig machen zu können. Ein Erfolg, der um so bemerkenswerter ist, als bekanntlich auch die ersten Kraftomnibusse, die London 1903 in Verkehr gesetzt hat, deutschen Ursprungs waren. *1427*

Schüttoff A.-G., Chemnitz

Die Winterfahrt Garmisch — Partenkirchen sah auch den bekannten Meisterfahrer Müller-Zschopau auf einer 350-ccm-Schüttoff am Start. Man setzte große Hoffnungen auf ihn und wurde nicht enttäuscht. Seine gute Fahrtechnik, vereint mit den guten Fahreigenschaften der Schüttoff, machten ihm den ersten Preis seiner Klasse ziemlich sicher. Mit einer bewunderungswürdigen Eleganz überwand die Schüttoff alle Schwierigkeiten der nicht gerade in besonderem Zustande befindlichen Eibsee-Bergstraße; nicht wenig trug hierzu auch die Contibereifung bei. Alles in allem eine Leistung, auf die nicht nur der Fahrer, sondern auch unsere Industrie stolz sein kann. *1430*

Opel-Bahnhof in Rüsselsheim

Die Produktion ist in den letzten Jahren stark gewachsen und gleichzeitig mit ihr die Werke selbst, die heute eine Fläche von 500 000 qm besitzen. Diesen stark erhöhten Ansprüchen war der an sich kleine und enge Bahnhof in Rüsselsheim nicht mehr gewachsen. Mit Einverständnis der hessischen Regierung und unter Mitwirkung der Reichsbahngesellschaft wurde daher im Februar 1928 der Bau eines Verladebahnhofs in Angriff genommen. Nachdem die Arbeiten infolge der Schwierigkeiten, die von Seiten der Besatzungsbehörde gemacht wurden, monatelang verzögert wurden, ist nun die Fertigstellung erfolgt und der Bahnhof in diesen Tagen dem Verkehr übergeben worden.

Die auf das Modernste eingerichteten Anlagen bestehen aus einer Glashalle von 105 m Länge und 65 m Breite, in der insgesamt 10 Gleise angeschlossen sind. Mit Hilfe einer Schiebebahn rollen die Automobile nach dem Prinzip des fließenden Bandes aus der Halle auf die Rampe. Eine Heizanlage sorgt für gleichmäßige Temperatur und Feuchtigkeitsgehalt der Luft, um die unmittelbar nach ihrer Fertigstellung gegen starke Temperaturschwankungen empfindlichen Wagen vor Beschädigung zu schützen. Der neue Opelbahnhof ist der erste in Deutschland, der eine so moderne und mit allen technischen Neuerungen ausgestattete Spezialverladungsanlage besitzt. *1429*

Minimax A.-G. — Phylax-Feuerlösch-Automaten-Bau G. m. b. H.

Diese beiden Gesellschaften sind eine Interessengemeinschaft eingegangen. Die Minimax A.-G. hat den Vertrieb des Phylax-Feuerlösch-Automaten D. R. P. 411 420 für Deutschland im Verkehr mit Wiederverkäuferfirmen und der Privatkundschaft ab 1. Januar d. J. übernommen. — Der Phylax-Apparat ist ein automatischer Feuerlöscher zum Schutze gegen Vergaserbrände und Motorbrände, er findet Verwendung in Kraftfahrzeugen, Motorbooten und Flugzeugen. Sämtliche dem Auto-Kasko-Verbande angeschlossenen Mitgliedsgesellschaften, ebenso auch fast alle anderen Versicherungsgesellschaften, städtische und provinziale Feuersozietäten, haben den Phylax-Automaten für den Einbau in Kraftfahrzeugen anerkannt. Die Versicherungsgesellschaften erlassen dem Versicherungsnehmer die Selbstbeteiligung von ein Fünftel am Brandschaden bei Ausrüstung seines Kraftwagens mit einem Phylax-Apparat. Seine Vorzüge und Vorteile brachten es mit sich, daß der Phylax-Apparat schon viele Freunde erwarb: In mehr als 28 000 Kraftfahrzeugen ist er eingebaut. *1431*

Firmenberichte

Wanderer-Werke A.-G., Schönau b. Chemnitz. Das am 30. September 1928 abgelaufene 33. Geschäftsjahr war nach dem soeben veröffentlichten Geschäftsbericht für die Automobil- und Motorrad-Abteilung wenig befriedigend. Zu Beginn des Jahres beeinträchtigte der sächsische Metallarbeiterstreik durch lange Arbeitsunterbrechung die Ausnutzung des Saisongeschäftes. Der abschließende Schiedsspruch verursachte durch Lohnerhöhungen eine finanzielle Mehrbelastung. Die durch die wiederholte Senkung der deutschen Autozölle schärfer werdende Konkurrenz des Auslandes zwang zu mehrmaligen Preissenkungen. Die trotz hoher Zinssätze notwendige Gewährung langer Kundenkredite machte sich unangenehm bemerkbar. Trotz einer Steigerung des Umsatzes war infolgedessen das Ergebnis ungünstiger als im Vorjahr. — Ein Hochhaus für die Herstellung von Automobilteilen steht vor der Vollendung. Die Uebersiedelung dorthin ist im Gange. — Die Abteilungen für Schreibmaschinen- und Werkzeugmaschinenbau arbeiteten mit befriedigendem Ergebnis. — Für das neue Geschäftsjahr erwartet die Verwaltung angesichts der vorliegenden Abschlußaufträge — namentlich auf den 10/50-Sechszylinderwagen — eine günstige Entwicklung, sofern keine weitere Verschlechterung der allgemeinen Wirtschaftslage eintritt.

Nach der Gewinn- und Verlustrechnung verminderte sich der Bruttogewinn einschließlich Gewinnvortrag aus 1926/27 von 7,93 Mill. RM. auf 7,15 Mill. RM. Nach 0,98 Mill. RM. (0,78) Abschreibungen wird aus dem Reingewinn von 1 223 721 RM. (1 832 061 RM.) eine Dividende von 6 v. H. (12 v. H.) auf 15,65 Mill. RM. Aktien (13,65) vorgeschlagen. *1423*

Waggonfabrik Uerdingen. Auf der Generalversammlung teilte der Vorsitzende des Vorstandes, Generaldirektor Kipper, unter anderem mit, daß die Dividendenerhöhung von 6 auf 7 Prozent durch das finanzielle Ergebnis gerechtfertigt sei. Der günstige Status bleibe erhalten. Die Umsätze, einschließlich der Tochtergesellschaften, haben sich von 9 Mill. auf 13,5 Mill. erhöht. Die Erzeugnisse der Ringfeder-G. m. b. H. konnten vor allem auf dem Auslandmarkt Boden gewinnen.

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

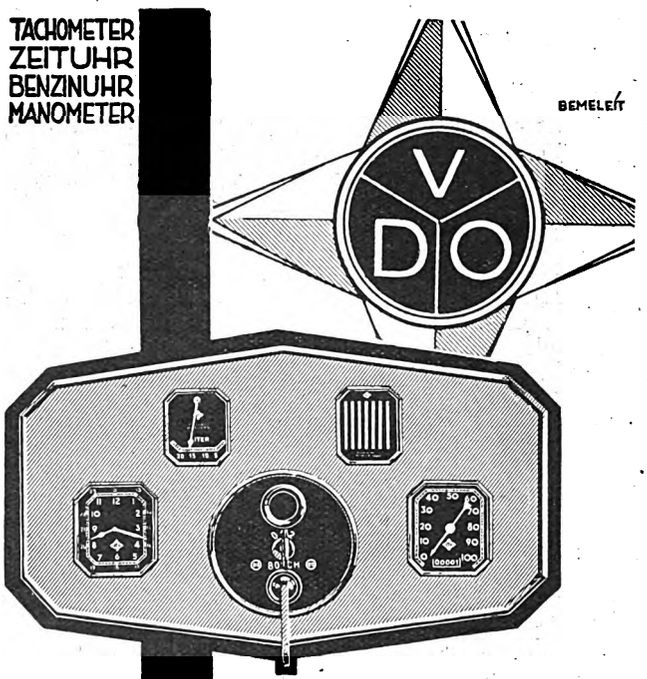
Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

TACHOMETER
ZEITUHR
BENZINUHR
MANOMETER

BEMELEIT



BELEUCHTBARE INSTRUMENTEN: AUSRÜSTUNGEN FÜR KRAFTFAHRZEUGE

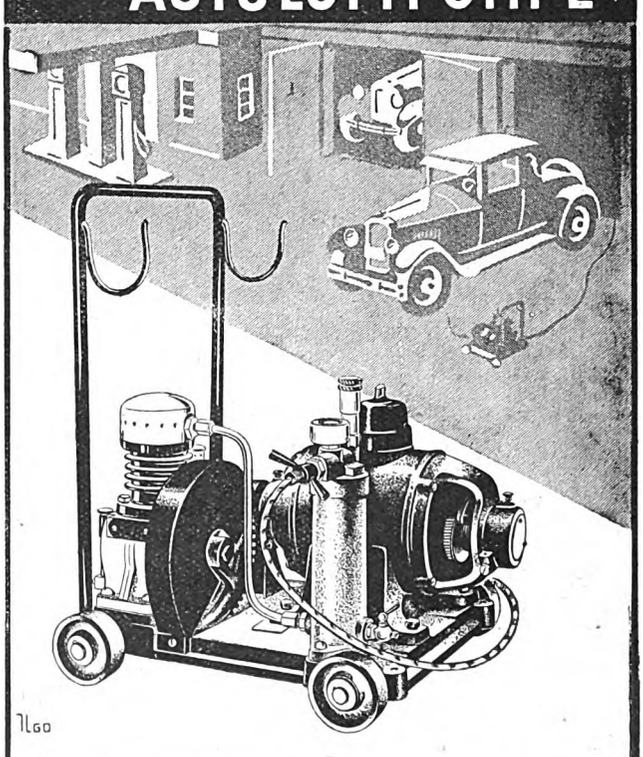
VDO-TACHOMETER A.G. (VEREINIGTE DEUTA-**OTA**)
FRANKFURT A.M. WEST 13
GRÖSSTE U. LEISTUNGSFÄHIGSTE DEUTSCHE SPEZIAL-FABRIK

AUTOK **Automobil-Ketten und Kettenräder**

für jeden deutschen u. ausländischen Wagen

AUTOK - AKT. - GES.
Fabrik für Triebketten
Berlin - Adlershof
Tel.: Adlershof 207/208
Telegr.: Autokette
Berlin - Adlershof

AEG ELEKTRISCH BETRIEBENE
AUTOLUFTPUMPE



ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS - GESELLSCHAFT

Digitized by Google

Was die Rationalisierung angeht, so haben die bisherigen Fusionen wohl die Zahl der Gesellschaften in der Waggonbauindustrie vermindert, nicht aber die Zahl der Produktionsstätten; die Ueberkapazität besteht daher weiter. Die Fusionen haben bisher weder eine Gesundung der Industrie noch auch einen Vorteil für die Aktionäre der betreffenden Gesellschaften mit sich gebracht. Allerdings sei die Entwicklung noch zu sehr im Fluß, als daß sich ein abschließendes Urteil ermöglichen lasse. Die Verwaltung der Waggonfabrik Uerdingen werde daher die Zusammenschlußbewegung weiterhin mit der größten Aufmerksamkeit verfolgen und die Frage prüfen, ob unter Umständen eine Fusion für die Gesellschaft eine Verbilligung der Produktion und für die Aktionäre eine Erhöhung der Rentabilität mit sich bringen könne.

Zahnradfabrik A.-G., Friedrichshafen. Endgültige Ziffern über den Jahresabschluß des Werkes, das sich vorwiegend mit der Herstellung von Getrieben für Automobile beschäftigt, liegen noch nicht vor. Das günstige Ergebnis des am 31. Dezember abgeschlossenen Geschäftsjahres wird voraussichtlich die Ausschüttung einer höheren Dividende (i. V. 4 v. H.) rechtfertigen, sofern nicht die Rückzahlungen wieder erheblich erhöht werden. Die Beschäftigung des Werkes war bei steigendem Umsatz befriedigend und die Betriebe sind auf längere Zeit mit Aufträgen versehen. Langfristige Abschlüsse wurden mit Krupp, MAN und Brennabor getätigt, auch von der Aboag liegt ein Serienauftrag vor. Das Gesamtergebnis ist 1928 günstiger als im Vorjahr. — Für die Beurteilung der künftigen Aussichten der A.-G. erscheint bedeutungsvoll, daß nun auch im Personenwagenbau der Gedanke, die Fabrikation durch Bezug normalisierter Aggregate zu verbilligen, Platz greift, nachdem die Lastwagenindustrie bereits seit langem dazu überging, die Produktion gleicher Aggregate durch Arbeitsteilung zusammenzufassen. *1424*

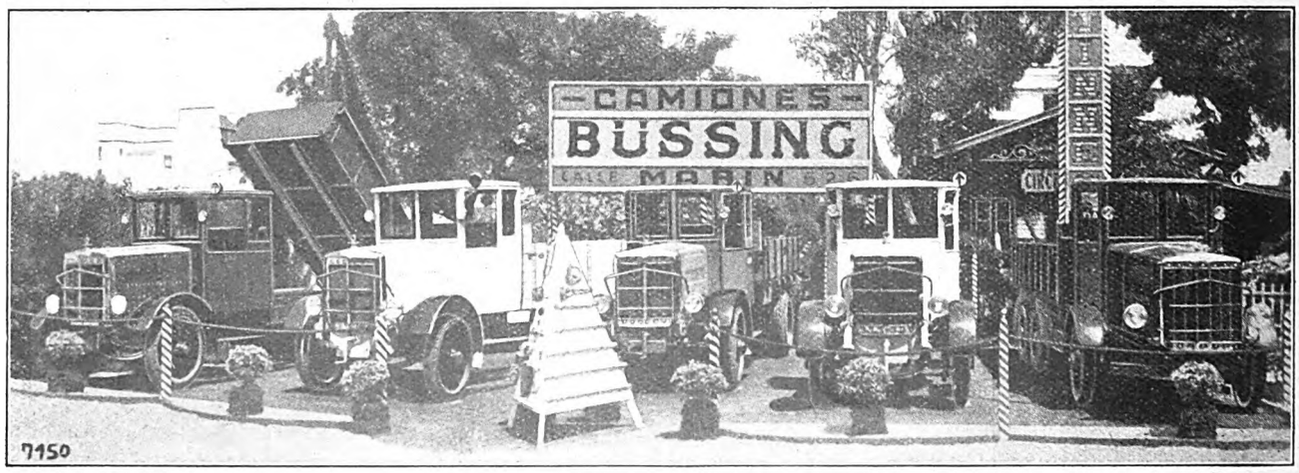
Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen A.-G., Zschopau. Die Gesellschaft erwarb durch Aktienkauf kürzlich die Firma Nestler & Breitfeld, Erla, und richtet in diesen Betrieben, die den Gußbedarf der Zschopauer Werke decken, außerdem jetzt eine eigene Gesenkschmiede ein. Damit soll der vertikale Aufbau des Konzerns, der nunmehr die Herstellung aller Einzelteile im eigenen Betriebe ermöglicht, vorläufig seinen Abschluß finden. Mit einer Leistungsfähigkeit von 300 DKW-Rädern pro Tag gehören die Zchopauer Motorenwerke zu den größten europäischen Motorradfabriken überhaupt.

NSU-Motorwagen A.-G, Heilbronn. Die Beteiligung der Fiat-Turin wird zunächst keine Einschränkung der NSU-Automobilfabrikation zur Folge haben. In diesen Tagen sind zwei neue Serien von je 1000 Wagen des bekannten 7/34-Modells in Heilbronn aufgelegt worden. Vorläufig werden die Aggregate und das Chassis der NSU-Wagen von Neckarsulm geliefert und in Heilbronn montiert und karossiert. Ueber die Möglichkeit, das jetzige Modell später abzuändern, und über eine spätere selbständige von NSU-Neckarsulm unabhängige Produktion wurden noch keine Entschlüsse gefaßt. Die Ersatzteilbeschaffung für NSU-Wagen ist auch für die Zukunft sichergestellt. Das Stammwerk in Neckarsulm beschäftigt gegenwärtig 3800 Arbeiter; zur Vorbereitung für das kommende Frühjahrsgeschäft ist die Einstellung von mehreren hundert Arbeitern in Aussicht genommen. *1426*

Mitteilungen aus der Industrie

Phylax-Feuerlösch-Automaten für Autos

Die Verwendung von Feuerlösch-Automaten in Kraftwagen macht in letzter Zeit außerordentliche Fortschritte, da einerseits die Apparate in immer mehr verbesserten Ausführungen auf den Markt gebracht werden und andererseits weitere Kreise Kenntnis erhalten von den guten Erfolgen bei Verwendung dieser Apparate. So erhielt die Phylax-Feuerlösch-Automaten-Baugesellschaft m. b. H. in Berlin N 54 im letzten Halbjahr 1920 eine Reihe von Gutachten über die Ablöschung von Motorbränden, aus denen hervorgeht, daß der Automat anläßlich eines Vergaserbrandes in einem 10/45-Opelwagen, bei einem gefährlichen Bootsbrand, bei einem während der Reinigung des Motorgehäuses mit Benzin durch Kurzschluß in der Lichtleitung entstandenen Brand, bei einem durch Fehlzündung an einem Austro-Daimler entstandenen Vergaserbrand und in einer Reihe weiterer ähnlicher Fälle zur vollsten Zufriedenheit der Besitzer gearbeitet und keine Beschädigungen irgendwelcher Art hervorgerufen hat. Interessant und besonders erwähnenswert ist, daß in einem Falle eine Phylax-Ersatzfüllung sich als Handfeuerlöscher (also ohne den Apparat selber) glänzend bei einem Droschkenbrand bewährt hat. *1411*

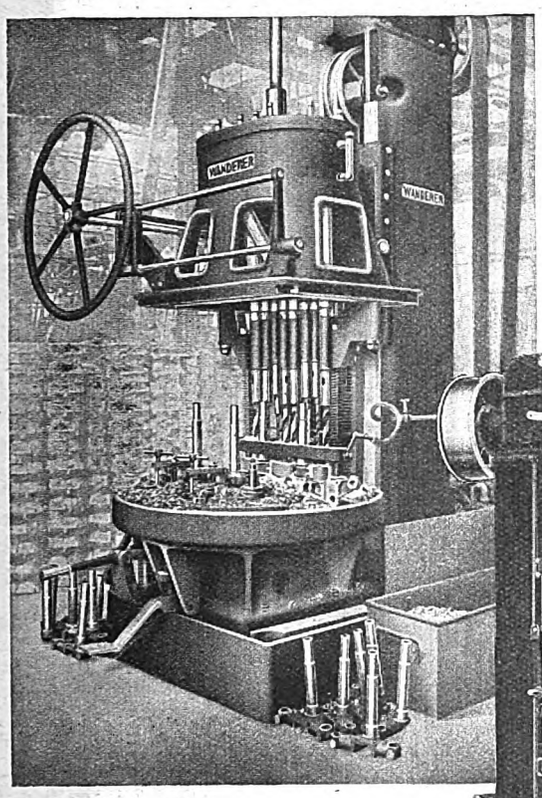


Der **Büssing-Stand,** der auf der Automobil-Ausstellung in Buenos Aires berechtigtes Aufsehen erregte. Es ist den hervorragenden Konstruktionen der Firma Büssing wesentlich mit zu verdanken, daß der deutsche Nutzkraftwagenbau in der ganzen Welt als führend gilt. Insbesondere kann das Werk für sich in Anspruch nehmen, auf dem Gebiete des Sechsradwagens bahnbrechend gearbeitet zu haben.

Digitized by Google

WANDERER

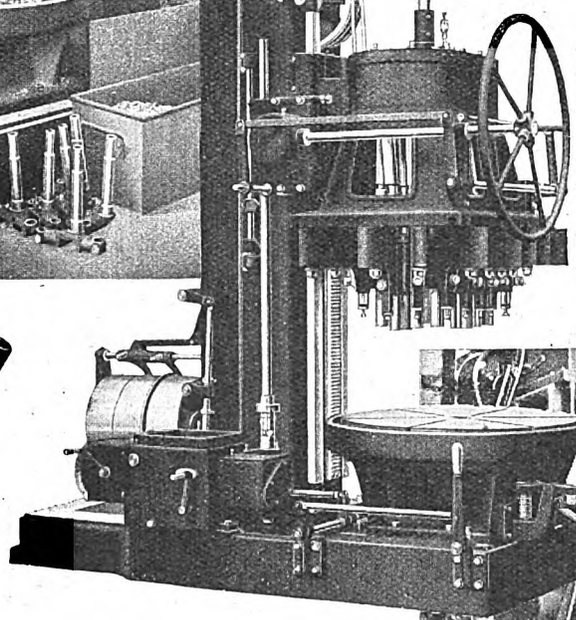
VIELSPINDEL-BOHRMASCHINEN

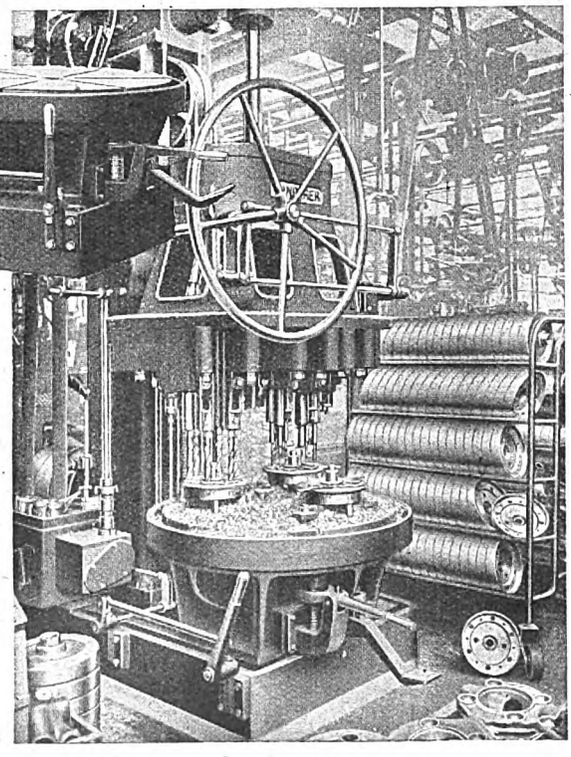


Früher brauchte man zum Bohren der 12 Löcher (6 Stück 20 mm ø u. 6 Stück 9 mm ø) in Schwungscheiben **27 Minuten**

Jetzt bohren wir diese Löcher in **3 Minuten** auf unserer 12 spindligen **Bohrmaschine**

Auch Sie können Ihre Produktionskosten stark herabsetzen! Senden Sie uns Zeichnungen Ihrer Werkstücke und wir werden Ihnen zeigen, welche bedeutenden Ersparnisse Sie mit der Wanderer-Vielspindel-Bohrmaschine erzielen können





Zum Bohren der Federlaschen brauchte man **früher 13 Minuten**

Jetzt bohren wir diese in **2½ Minuten** auf unserer 12 spindligen Bohrmaschine

WANDERER-WERKE A.-G. SCHÖNAU BEI CHEMNITZ

Digitized by Google

Fachliteratur

II a. **Neuerungen im Omnibusbau.** Friedmann. Verktechn. 18. Januar 1929, S. 33. Neuerungen beim 6-Zylinder-Motor infolge Übergangs zum Dreiachswagen (Vomag, Daag, Dürkopp, M. A. N., Büssing).

II a. **Pflege des Kühlers im Winter.** Bus Transp., Januar 1929, S. 31. Winke des Bureau of Standards zur Behandlung des Kühlers. Auswaschen mit Säure oder Sodalösung. Füllen mit frostsicheren Flüssigkeiten, z. B. Glyzerin, Alkohol. Gerät zur Bestimmung des spezifischen Gewichts und des Gefrierpunktes.

II a. **Ein neues A. E. C.-Fahrgestell.** Mod. Trpt., 19. Januar 1929, S. 22. Omnibus-Fahrgestell für Aufbau mit 30 bis 35 Sitzen. Motor: 48 PS bei 1000 Umdrehungen, Höchstleistung 95 PS. Motor leicht abnehmbar. Gewicht des Fahrgestells 3 t.

IIa. **Kennzeichen des 8-Zylinder-Motors.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 465. Schilderung der Vorzüge des 8-Zylinder-Motors. Schwierigkeiten, die bei langer Kurbelwelle zu überwinden sind. Vergaser, bei manchen Bauarten zwei. Angaben über einige Motoren.

II a. **Gleichgewicht und Umdrehungen.** Motor (London), 30. Oktober 1928, S. 704. Studie über die Möglichkeit, schnellaufende Motoren erschütterungsfrei zu machen. Verminderung des Gewichts. Auswiegen der Einzelteile. Einfluß der hin- und her- und auf- und abgehenden Teile. Verhältnisse beim 6-Zylinder-Motor.

IIa. **Dauererprobung eines Freilaufs.** Motor (London), 27. November 1928, S. 889. Eingehende Beschreibung der Bauart Delavand. Erprobung über 5000 km.

II a. **Freilauf durch Saugwirkung vom Motor geschaltet.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 447. Freilauf Clayton-Currier. Reibungskuppelung unter dem Einfluß der Saugwirkung des Motors, wird bei Drosselung der Brennstoffzufuhr gelöst.

II a. **Noch ein Freilauf.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 448. Bauart Farley; Freilauf tritt nur beim Umschalten in Tätigkeit.

II a. **Freilauf.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 461. Entwicklung des Freilaufs, Erleichterung des Umschaltens. Beschreibung verschiedener Bauarten: Humreg-Sandberg, de Lavand, Milam.

II a. **Die Wahrheit über den Schweröl-Motor.** Thurston. Motor (London), 30. Oktober 1928, S. 693. Wird der Schweröl-Motor den Benzin-Motor beim leichten Personenwagen verdrängen? Beschreibung des Diesel-Motors. Vorteile und Nachteile.

II a. **Sachverständige Erklärungen von Einzelheiten des Wagens von 1929: Neuere Ventilantriebe.** Motor (London), 20. November 1928, S. 833. Anordnung der Ventile; Einfluß der höheren Geschwindigkeit. Verbrennungskammer im Zylinderkopf. Antrieb der Nockenwelle. Sechs- und Acht-Zylinder-Motoren.

II b. **Neuer Bracke-Vergaser mit Brennstoffzuführung.** Baker. Aut.-Ind., 10. November 1928, S. 670. Brennstoff wird dem Vergaser durch Venturi-Wirkung zugeführt.

II b. **Die Vorteile eines Luftfilters.** Motor (London), 20. November 1928, S. 844. Beschreibung des in Amerika verbreiteten Protectomotors. Betriebsergebnisse. Schonung des Motors.

II b. **Der neueste Pumpenvergaser, Bauart Stromberg.** Motor (London), 11. Dezember 1928, S. 969. Beschreibung des Vergasers und von damit angestellten Versuchen.

II f 6. **Kraftfahrzeugbremsen.** Reinsch. Maschinenbau, 20. Dezember 1928, S. 1145. Entwicklung bis zur Vierradbremse. Beschreibung verschiedener Anordnungen. Berechnungen. Serov-Motorbremse.

II g. **Die Entwicklung offener Aufbauten.** Butler. Motor (London), 16. Dezember 1928, S. 517. Wagen mit beweglichem Verdeck auf der Ausstellung in der Olympia. Tickford: Verdeck kann durch Drehen einer Kurbel zusammengelegt werden; Pytchley: Die vordere Hälfte des Verdecks gleitet nach hinten; Weatherschicht mit Verdeck zum Hochklappen usw.

II g. **Gepäckschränke.** Motor (London), 27. November 1928, S. 863. Einbau einer Art Schrank zur Aufnahme von Koffern.

II h. **Zubehör, Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 14. Dezember 1928, S. 43. Scheinwerfer, Akkumulatoren, Anlasser usw.

II h. **Zubehör, Original-Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin 17. November 1928, S. 32. Vergaser, Kugellager, Scheibenwischer, Wagenheber usw.

II h. **Zubehör, Original-Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 15. Dezember 1928, S. 23. Stoßdämpfer, Stoßstangen; Verdecke, Fenster, Windschutzscheiben; Riemen und Ketten; Pumpen und Kompressoren; Federn, Kabel, Schläuche, Dichtungen.

III a. **Technische Erfahrungen bei den Kraftverkehrsgesellschaften.** Sußdorf. Verktechn., 8. November 1928, S. 848. Bauart der Omnibusse. Eiserne Wagenkästen. Ausstattung, Heizung, Lüftung.

III a. **Der Kraftwagen im Dienste der deutschen Reichspost.** Hinz. Verktechn., 8. November 1928, S. 841. Ueberblick über das Kraftfahrwesen der Reichspost. Leitung. Technische Neuerungen. Personen- und Paketverkehr. Werkstättenbetrieb.

III c. **Ergebnisse des Kraftomnibusverkehrs.** Littlefield, Hobbs, Osterhout. Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 275. Beschreibung des Kraftwagenbetriebs von drei amerikanischen Eisenbahngesellschaften; wirtschaftliche Ergebnisse.

III c. **Organisation von Omnibusgesellschaften.** Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 293. Beschreibung der Tochtergesellschaften, die acht amerikanische Eisenbahngesellschaften gegründet haben, um Omnibusse im Zusammenhang mit dem Eisenbahnverkehr zu betreiben.

III d. **Bewährung von Schleppern und Anhängern bei der Rock Island - Eisenbahn.** Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 285. Fahrplanmäßiger Verkehr mit Schleppern und Anhängern zwischen den Bahnhöfen von Chicago als Ersatz für Ueberführung in Eisenbahnwagen. Betriebsumfang, Betriebsergebnisse.

III e. **Schweröl als Betriebsstoff, Analyse des Abgases.** Queeney. Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 288. Beschreibung der Einrichtungen, um Schweröl bei bisher benzin-elektrisch betriebenen Wagen zu verwenden. Niedriger CO-Gehalt der Auspuffgase beweist vollständige Verbrennung.

III e. **III. französisch-belgische Rundfahrt mit einheimischen Kraftstoffen.** Kimpflin. La Nature, 1. Oktober 1928, S. 289. Versuchsfahrt über 1577 km durch Frankreich, Belgien und Luxemburg mit verschiedenen Kraftstoffen: Benzol, Gas, Spiritus, Schweröl usw.

IV 6. **Rückgewinn erhöht den Überschuß in der Fabrik.** Aut.-Ind., 15. Dezember 1928, S. 858. Durch Verwertung alter Teile können erhebliche Ersparnisse erzielt werden. Beschreibung der Einrichtungen bei Ford für Wiederverwertung gebrauchter Teile und Werkstoffe.

IV 6. **Lagerhaltung für Omnibusse.** Stackpole. Ry-Age, 24. November 1928, S. 1061. Ersatzteillager für Omnibusse, Bedürfnisse, Einrichtung, Verwaltung der Bestände, Betriebsstoffe.

IV 6. **Fabrikation und Reparatur von Kraftfahrzeugen.** Zumpe. Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928, S. 45. Werkzeugmaschinen auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

V. **Eröffnung eines neuen Omnibushofs der Baltimore & Ohio-Eisenbahn.** Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 280. Die Baltimore & Ohio-Eisenbahn hat in New York im Erdgeschoß eines 56stöckigen Gebäudes eine nach Art eines Bahnhofs eingerichtete Endhaltestelle für ihren Omnibusverkehr eingerichtet, mit dem sie die Reisenden zwischen Manhattan und ihrem Bahnhof in New Jersey befördert.

VI. **Der Pariser Salon.** Motor (London), 9. Oktober 1928, S. 489. Motoren mit mehr als vier Zylindern überwogen; zahlreiche neue Sechs- und Acht-Zylinder-Motoren. Vorderrad-Antrieb. Ein Sechsrad-Fahrgestell.

VII. **Die Frage der Nuvantostraßen auf dem Weltmotorkongreß in Rom.** Verktechn., 2. Dezember 1928, S. 827. Italienische Pläne, Stellungnahme dazu von deutscher Seite.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

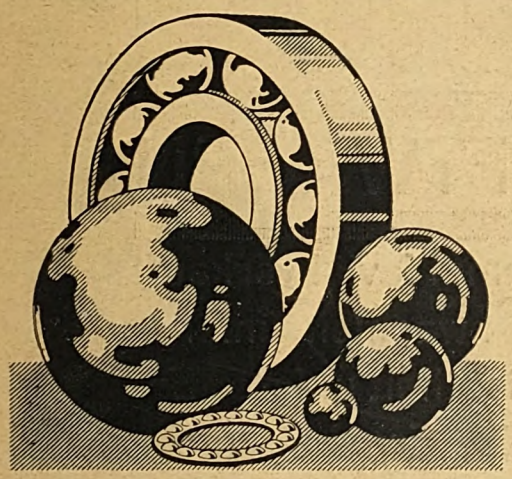
Digitized by Google

31. JAHRGANG

AF 9 29 X

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS



FISCHER-

Kugellager
Rollenlager
Stahlkugeln
Stahlrollen
Transmissionslager

Spezialität:

Tonnenlager
geeignet für alle Fälle, in denen Kugel- und Rollenlager nicht standhalten, besonders für Kurbelwellen, hochbeanspruchte Getriebelager etc.

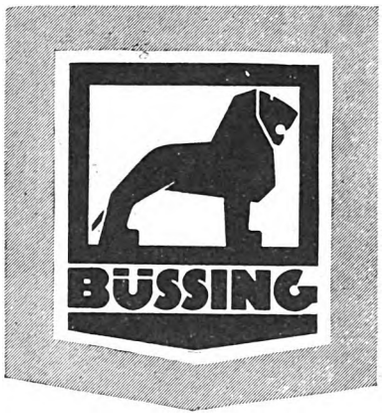
Kegelrollenlager
Speziallager für Vorderradnaben an Automobilen und Anhängewagen

KUGELFABRIK FISCHER
Schweinfurt a. M. / Altestes Kugel- u. Kugellagerwerk / Gegr. 1883

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 6. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. März 1929

Digitized by Google



BÜSSING

5 To. LASTKRAFTWAGEN

wurden im Jahre 1928 viermal ſoviel verkauft als 1924. Das ſtändige Anwachſen unſerer Produktion beweiſt die Beliebtheit unſerer Erzeugniſſe. Sie ſind auch das Ergebnis mehr als fünfundzwanzigjähriger Erfahrungen, und wer ſie wählt, wird ein treuer Anhänger unſerer Marke bleiben. Büſſing-Konſtruktionen, in eigenen Verſuchsbetrieben durch ſchwerſte Belaſtungen gründlich erprobt, ſind und bleiben

FÜHREND!

AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING AKT.-GES.
BRAUNSCHWEIG

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 6 Berlin, 15. März 1929 31. Jahrg.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin

„ für den nicht amtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins		Kein Vorfahrtsrecht der Straßenbahn	Seite 126
Versicherung für M. M. V.-Mitglieder	Seite 113	Das Geräusch von Motorrädern darf Personen nicht stören	„ 126
Automobilreisen ins Ausland	„ 113	Opel verkauft! — die deutsche Wirtschaft verdient! Ein genialer Schachzug?	„ 127
Internationales IX. Baden-Badener Automobil-Turnier	„ 114	Weltmarktlage für Benzol	„ 127
Sonderfahrzeug-Schau der Daimler-Benz A.-G.	„ 114	Kleine Mitteilungen	„ 128
W. KORT, Im Auto vom Mittelländ. Meer zum Persischen Golf	„ 115	Kurse — Preise	„ 125
Neue Wagenhalle der Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G.	„ 119	Firmenberichte	„ 130
Dr. F. BORN, Handhabung, Behandlung und Wartung der Beleuchtungsanlage von Kraftfahrzeugen	„ 120	Mitteilungen aus der Industrie	„ 131
Verkehrs-ABC für Groß-Berlin	„ 123	Fachliteratur	„ 134

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Versicherung für M. M. V.-Mitglieder

Im Hinblick auf den nahe bevorstehenden Quartalsschluß halten wir es für angebracht, nochmals auf unsere Versicherungsabteilung aufmerksam zu machen. Erfreulicherweise hat die kürzlich erfolgte Neuorganisierung derselben schon für unsere Mitglieder recht günstige Ergebnisse erzielt.

Wir raten daher allen denjenigen Mitgliedern, welche noch nicht unsere kostenlose Beratung in Anspruch genommen haben, in ihrem eigenen Interesse, sich in allen Versicherungsfragen an die zuständige M. M. V.-Geschäftsstelle zu wenden. Dort wird eine kostenlose Durchsicht und Prüfung jeder laufenden Versicherung vorgenommen und auf die jeweils günstigsten Abschlüsse hingewiesen.

Ueber die Bedeutung und den Wert eines Versicherungsabschlusses durch den eigenen Automobil-Verein haben wir bereits im ersten Februarheft unserer Vereinszeitschrift ausführlich berichtet.

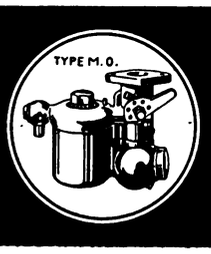
Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein.

Automobilreisen ins Ausland

Zu Beginn der Reisezeit machen wir unsere Mitglieder darauf aufmerksam, daß Triptyques bzw. Carnets de Passages en Douanes mindestens acht bis zehn Tage vor Antritt der Reise zu beantragen sind, damit dieselben rechtzeitig ausgestellt werden können.

Mitglieder, die bereits Triptyques oder Carnets erhalten haben, bitten wir, nachzuprüfen, wann die Gültigkeitsdauer derselben abläuft; bei Ablauf der Gültigkeitsdauer sind die Triptyques oder Carnets dem Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, einzusenden.

Bei Automobilreisen ins Ausland ist vor allen Dingen darauf zu achten, daß dem Triptyque-Inhaber die endgültige Ausreise aus dem betreffenden Lande, für das das Triptyque ausgestellt ist, von dem Grenzzollbeamten bescheinigt wird. Wir bitten die Herren Automobilbesitzer, beim Passieren der Grenze ihr Augenmerk darauf zu richten, daß der Grenzzollbeamte diesen Vermerk auf dem Triptyque-Stammblatt III einträgt. Dadurch werden unangenehme Nachfragen und Kosten, die durch die nachträgliche



SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

schriftliche Regelung nicht endgültig erledigter Triptyques entstehen, vermieden. Wir bitten insbesondere die Inhaber polnischer Triptyques, sich die dem Triptyque beigefügten Bestimmungen genau durchzulesen und ihre Befolgung nicht außer acht zu lassen. Eine nachträgliche Regelung polnischer Triptyques ist stets mit großen Schwierigkeiten verbunden, und es besteht für den Triptyque-Inhaber die Gefahr, daß er auf Grund der polnischen Bestimmungen über den Grenzverkehr bei Nichtbeachtung der Vorschriften den Einfuhrzoll bezahlen muß.

Wir bitten ebenfalls, Anträge auf Ausarbeitung von Autotouren und Besorgung von einschlägigem Kartenmaterial mehrere Tage vor Antritt der Reise an das Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, zu stellen, da eine umgehende Erledigung während der Reisezeit nicht möglich ist.

M. M. V.

Internationales IX. Baden-Badener Automobil-Turnier

Vom 19. bis 23. Juni 1929 findet das von seiten des Badischen und Rheinischen Automobil-Club (Automobilclub von Deutschland) veranstaltete Internationale IX. Baden-Badener Automobil-Turnier 1929 in Baden-Baden statt. Die Mitglieder des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins sind eingeladen, an dieser Veranstaltung teilzunehmen. Näheres ist bei der Geschäftsstelle des Badischen Automobil-Clubs (A. v. D.), Sektion Baden-Baden, Baden-Baden, Lichtentaler Straße 26 (Palais Stourdza) zu erfahren.

Sonderfahrzeug-Schau der Daimler-Benz-Werke

Die Daimler-Benz-Werke veranstalteten am 5. März 1929 im Werk Marienfelde eine Sonderfahrzeug-Schau ihrer Nutzwagen-Erzeugnisse für kommunale Betriebe.

Es waren rund 300 Personen erschienen, deren Hauptteil sich, dem Charakter der Vorführung entsprechend, aus Vertretern der Kommunalbehörden aus dem ganzen Deutschen Reiche zusammensetzte; aber auch von jenseits der Grenzen des Reiches waren Vertreter ausländischer Stadtverwaltungen anwesend. Mit ganz besonderem Interesse verfolgten die Vertreter der Reichs- und Landesbehörden die Vorführung der Daimler-Benz-Sprengwagen, Kehrmaschinen, Feuerwehrfahrzeuge usw.

Herr Dipl.-Ing. Schatz, der Leiter der Nutzwagenabteilung der BerlinerNiederlassung der Daimler-Benz A.-G., gab der Freude über die große Beteiligung Ausdruck, die diese Vorführungen von Spezialfahrzeugen für den kommunalen Betrieb in allen Kreisen fänden: es seien nicht nur fast alle Herren, welche diese alljährlich stattfindende Veranstaltung in den letzten Jahren besuchten, auch in diesem Jahr wieder erschienen, sondern der Kreis habe sich sehr vergrößert, da nicht nur Herren von Groß-Berlin und der Provinz Brandenburg, sondern aus dem Reiche und sogar aus dem Auslande gekommen seien. Diese starke Beteiligung sei ein Beweis des Interesses und des Vertrauens. Die Daimler-Benz A.-G. sei nun einmal die älteste Automobilfabrik der Welt und auch die stärkste Propaganda anderer Firmen im In- und Auslande könnte wohl in den nächsten Jahrhunderten an dieser Tatsache nichts ändern, auch nicht daran, daß das Werk Gaggenau zurzeit die größte Nutzwagenfabrik des Kontinents sei. Diese Tatsachen verpflichten die Firma auch, Gebiete zu pflegen, die nicht unmittelbar rentabel sind, aber der Allgemeinheit dienen, und dazu gehören in erster Linie die Sonder-Fahrzeuge wie Feuerwehr-Fahrzeuge, Sprengwagen, Fäkalienwagen, Gully-Entleerungswagen, Kahrmaschinen, Krankenwagen, Leichenwagen, Desinfektionswagen, Müllabfuhrwagen usw.

Die dann folgenden Vorführungen erbrachten den Nachweis, daß die Daimler-Benz A.-G. Fahrzeuge entwickelt hat, die sich jedem Zweck in denkbar vollkommener Weise anpassen. Die Fahrgestelle sind restlos mit Sechszylindermotoren ausgerüstet sowie mit dem bekannten Stirnradnabenantrieb von Daimler-Benz, dessen Vorteile gerade im schwersten Dauerbetrieb ganz besonders zur Geltung kommen. Die Aufbauten erreichen den wirtschaftlichen Vorteil vielseitiger Verwendbarkeit und kürzester Be- und Entladezeiten mit den raffiniertesten Mitteln. Sprengwagen, die nur sprengen können, gibt es heute fast nicht mehr. Der moderne Sprengwagen kann Straßen spülen, oder sogar reinigen, er kann aber auch als Pumpe oder Spritze Verwendung finden. Bei den anderen Fahrzeugen ist es ähnlich.

Nach den technischen Vorführungen wurden die Teilnehmer in dem großen Versammlungssaal des Werkes Marienfelde von dem Leiter der Berliner Betriebe der Daimler-Benz, Herrn Direktor von Jungenfeld, begrüßt, der auf die Schwierigkeiten hinwies, die der Automobilindustrie durch die hohen Belastungen im Inland und durch die hohen Zölle im Ausland erwachsen; trotzdem habe sie sich ihren Platz auf dem Weltmarkt wieder erkämpft. Deshalb muß der alte Wahrspruch heute vervollständigt werden: Deutsche, kauft deutsche Kraftfahrzeuge und seid stolz darauf!

Es fand dann noch die Vorführung eines Filmes statt, der die Arbeit von Müllabfuhr-Fahrzeugen in Potsdam wiedergab. *1448*

Im Interesse einer geregelten Geschäftsführung bitten wir unsere verehrlichen Mitglieder

den fälligen Mitgliedsbeitrag für 1929

möglichst bald einzusenden.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein / Berlin SW 11 / Hafenplatz 5

Postscheckkonto: Berlin NW 7, Nr. 12407

Digitized by Google

Im Auto vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf

Von W. KORT

Tudmur war eine Militärstation und gleichzeitig die Zoll- und Grenzstation für alle Reisenden, die von hier ab, genau nach Osten schwenkend, durch die Wüste ins englische Gebiet zur ersten Polizeistation Rutbah und dann nach Bagdad reisen. — So gab es noch einige Formalitäten zu erledigen. Da Mr. Ishiko und ich annahmen, daß wir die Nacht hier verbringen würden, besahen wir uns ein Zimmer des einzigen Wüstenhotels am Platze, das gleichzeitig das erste Restaurant und der Treffpunkt der Soldaten und Zollbeamten — also der oberen Hundert! — war. Das Gasthaus war natürlich ein Lehmziegelhaus mit Fenstern, denen jedoch größtenteils das Glas fehlte. Man hatte daraufhin wahrscheinlich eingesehen, daß Glas recht zerbrechlich ist, und die Lücken mit einem festeren Stoff — mit Scheiben aus Blechstücken von Naphthadosen ausgefüllt. Ob man angenommen hatte, daß das Oel das Blech vielleicht durchsichtig machen sollte? Aber nein, eine Fensterlücke besaß starkes, fettdurchtränktes Packpapier, durch das etwas Licht hindurchfiel.

„Oh, bitte, das macht fast gar nichts!" Dafür war man ja im Orient und in Palmyra. Mr. Ishiko fand den verlangten Preis für ein Zimmer mit zwei Betten doch etwas reichlich teuer. Der Wirt konnte etwas deutsch und leidlich englisch, er ließ mit sich handeln, und so einigten wir uns schließlich auf zwei Rupien (drei Mark). Er hatte zuerst drei Rupien haben wollen. Die Rupie, das indische und das Irakgeld wurden bereits hier von den Geschäftsleuten lieber genommen, da sie einen besseren Wert hatten als der Frank, der als behördliches Geldmittel in Syrien galt.

Wir ließen uns noch etwas zu essen kommen und beobachteten dann angelegentlich das Leben im Lokal, das nur aus einem einzigen, scheunenartigen Raume bestand. Die meiste Anziehungskraft auf die Gäste übte der Ausschank mit den großen Flaschenbatterien aus. Gartenstühle und -tische waren in mäßiger Anzahl vorhanden, aber stark besetzt. Die Gäste waren Fremdenlegionäre verschiedenen Ranges und Soldaten einer farbigen Abteilung; wie ich vom Wirte erfuhr, algerische Kavallerie und Kamelreiter. Man trank an den Tischen ein wenig Wein, rauchte viel und spielte hier und da

Beim Frühstück in der Wüste. Stehend der Verfasser

Karten. Unter den Legionären kamen mir einige Gesichter recht deutsch vor. Doch uns näherte sich niemand. Man nahm wohl sicher an, daß ich ein „Inglesi" sei, weil ich mich mit Mr. Ishiko englisch unterhielt, oder — man wollte vermeiden, mit einem Deutschen zu sprechen, um nicht in den Verdacht zu kommen, daß man mit Fluchtgedanken umginge. Denn es war eine bekannte Tatsache, daß die Legionäre in Syrien, wo sie nur konnten, durch die Lappen gingen.

Nachtfahrt in der Wüste

Gerade als wir abgetafelt hatten und beabsichtigten, uns in unser Gemach zurückzuziehen, kam der Gehilfe des Chauffeurs herein und forderte uns auf,

*) Fortsetzung aus Heft 5, Seite 98

HORCH 8 DER DEUTSCHE ACHTZYLINDER

Digitized by Google

im Auto Platz zu nehmen. Nanu? Jawohl, die Reise sollte sogleich weitergehen. Die Pässe waren erledigt, und die Zolldurchsicht war beendet. Eigentlich war sie noch nicht beendet, denn die Zollonkel wollten „ganz früh" noch einiges nachsehen. Da man aber die Pässe bereits zurückerhalten hatte und die Zollherren ihre Erklärung versehentlich zu früh ausgestellt hatten, wollte man diese Gelegenheit ausnutzen und sogleich abdampfen; denn mit dem „ganz früh" der Zollbeamten war das immer so 'ne Sache.

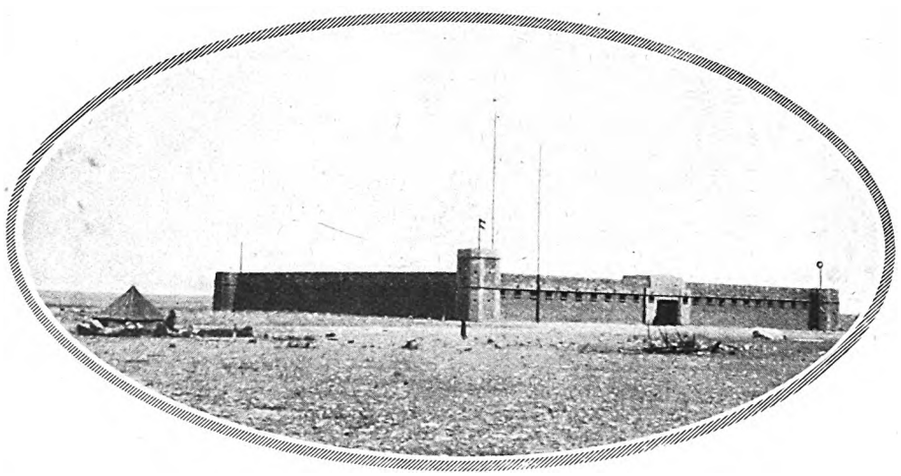
Kaum hatten wir uns in unser Auto hineingequetscht, da polterte der große Lastwagen schon los, und gleich darauf unser Personenwagen ebenfalls. Zwischen den Trümmern Palmyras ging's in großen Bogen aus dem Wadi heraus auf die kiesige, ebene Wüste. Es wurde empfindlich kühl, und ich mußte mir von Suleiman einen Burnus leihen, da meine Decken sich im wohlverschnürten Zeltpaket befanden. Bald ließen wir das Lastauto hinter uns und fuhren voraus, aber nur so schnell, daß der Lastwagen mitkommen konnte. — Meine Nachbarn rechts und links waren sanft eingeschlafen. Ich aber konnte keine Ruhe finden.

Das Nachtschauspiel nahm mich völlig gefangen. Vor mir strebte das Licht des elektrischen Suchers in die Weite. Der starke Lichtschein verlor sich in der Wüste. — Der Boden rechts und links sah in der Dunkelheit und bei der großen Fahrtgeschwindigkeit wie eine einzige Masse aus. Wenn ich mich umwandte und durch das Rücksitzfenster sah, dann erkannte ich, bald nah, bald weit entfernt, das Licht des nachkommenden Lastautos, das wie ein Irrlicht zitternd flammte. Ab und zu verschwand es — blinkte dann und wann noch einmal wie hilferufend auf und blieb schließlich ganz weg. Wir rasten allein weiter in dem Dunkel der Nacht. Ich vergaß alles um mich her und mich selbst dazu und verlor mich in verhallenden, summenden, sausenden Tönen, irgendwohin in unendliche Vergessenheit, um nach einer geraumen Zeit wie aus einer Ewigkeitsspanne — es hätten ruhig Jahrtausende gewesen sein können — wieder zu erwachen. Alles war still. Das Auto stand. Die Menschen schliefen. Der Wagenführer hatte sein Haupt auf das Lenkrad gelegt und schlief sanft wie auf einem Daunenkissen. Eine Weile saß ich noch still wie in einem wachen Schlafzustand. Da rührte sich neben dem Führer Suleiman. Er weckte den Wagenführer und sprach mit ihm. Beide blickten sich nach dem Lastauto um. Man sah nichts — nichts. Das Auto wurde wieder in Bewegung gesetzt. Die Sucher leuchteten weit in die Nacht hinaus in der Richtung des erwarteten Lastautos! Keine Antwort! Kein Lichtzeichen! Nichts! Also hatte das Auto wahrscheinlich eine Panne gehabt. Nun ging es in rasender Fahrt den Weg zurück, und dann endlich — endlich tauchte ein Licht auf. Es flackerte hin und her, dann wurden zwei trübrot blickende Augen sichtbar — die kleingestellten Lampen des Lastautos, und schon standen wir neben dem verlorenen Genossen, der natürlich eine Panne hatte.

Und während nun die beiden Wagenführer arbeiteten, schliefen die Fahrgäste irgendwo auf dem Wüstenboden — aber nicht lange, dann ging es wieder vorwärts. Um sich wachzuerhalten, zündete der Lenker sich eine Zigarette an, rauchte krampfhaft und erhöhte gleichzeitig die Geschwindigkeit des Wagens bedeutend. Nach einer halben Stunde rasendster Fahrt — das Lastauto hatten wir weit hinter uns gelassen — stellte er endgültig den Motor ab und fiel ermüdet vornüber. — Die Araber kletterten alle heraus. Ich blieb noch ein Weilchen sitzen, bis ich schließlich ihrem Beispiel folgte und mich schlafen legte.

Durch Wüste und Wadis zum Euphrat und Tigris

Die Nacht mußten wir in der Wüste verbringen. Als ich am anderen Morgen erwachte, mußte ich mich erst darauf besinnen, wo ich eigentlich war. Neugierig sah ich mich nach rechts und links um. Die flache Wüste war hier und da von kleinen Hügeln unterbrochen. Links vom Wege, in einiger Entfernung — reckte sich ein solcher Hügel spitz wie eine Pyramide empor und hob sich mit seinen Konturen scharf vom sternenbeleuchteten Himmel ab, der sich im Osten leicht erhellte. Der Morgenstern stand in leuchtendem Glanze über dem Hügel.



Die englisch-arabische Wüstenfestung Rutbah, die zur Niederhaltung der räuberischen Beduinen erbaut wurde

Die vier Moslems, meine Reisegenossen auf dieser Autofahrt, schritten ein Stück dahin, knieten auf der Erde nieder, deuteten die Waschungen symbolisch an und bereiteten sich zum Gebet vor. Die Luft stand kühl und ganz still im Raum, als wartete sie begierig auf das, was da kommen sollte: Auf das Licht, auf den Morgen, auf das Gebet? — Und dann erscholl es wie klagend, langgezogen in Wüstenstille und Nachtdunkel unter den Sternen: „La ilâha illâ — llâh, muha'mmadân rasûlu-llâh . . ." „Es gibt keinen Gott außer Gott. — Mohammed ist der Gesandte Gottes!"

Gegen zehn Uhr vormittags gab es wieder einmal eine schwere Panne bei dem uns begleitenden Lastwagen und einen Radschaden bei unserem eigenen. Das gab die Veranlassung zu einem ordentlichen Frühstück. Hier und da stand in der Wüste ein dürres, spannenlanges, dorniges Gestrüpp. Fleißig suchten die Araber — ich beteiligte mich auch ein wenig daran — die stärksten und trockensten Stücke davon zusammen, um ein Feuerchen in Gang zu bringen. Es gelang ihnen auch, und nun wurde ein arabischer Kaffee gebraut, der bekanntlich so stark ist, daß ein vollzähliges europäisches Kaffeekränzchen von einer Tasse davon vor Herzklopfen ohnmächtig wird. Der Araber liebt die starken Genüsse, so auch überaus starken Kaffee. Nach einer etwa halbstündigen Pause ging's wieder los. Unser

Digitized by Google

Wagen jagte voran und summte vor Vergnügen wie eine wildgewordene Hummel. Da der uns begleitende Lastwagen trotz der übersichtlichen ebenen Wüste bald wieder außer Sicht kam und wir eine Panne fürchteten, wurde eine Mittagspause angesetzt, die dann mit der Ankunft des großen Autos beendet wurde. Die Wüste war bisher eine fast ungewellte, kiesige Hochebene gewesen, jetzt tauchten auf dieser Fläche hier und da Inselberge auf, die sich in der Nähe oft als einzelne von den Urwässern merkwürdig ausgewaschene Berggruppen entpuppten. Da sah ich regelrechte Tafelberge, die ein ideales Schulbeispiel abgegeben hätten, Pyramiden und fein sauber modellierte Rundhügel, Kuppenberge, die wie Maulwurfshügel aussahen, und dann wieder hier und da eine zusammenhängende Kette von Hügeln, die steingewordenen Wellen glichen. Die Wüste, die Einsamkeit bekam also Abwechslung in ihrer Gestalt, und in dieser Gegend sahen wir auch wieder die erste menschliche Ansiedlung seit Palmyra.

Rutbah, die englische Polizeistation des Araberstaates Irak (sprich englische Kolonie), war eine Festung — stark genug gebaut gegen räuberische Beduinen — mitten in der Wüste, vielleicht dreihundert Kilometer oder mehr südlich vom Euphrat entfernt. Wasser hatte man in 90 Meter Tiefe genügend gefunden, man konnte also hier leben. Besetzt war die Grenzstation von einer arabischen Polizeitruppe (Kamelreiter), die gegen die französische Grenze und nach dem Euphrat zu das Land sicherten. Mit unserer Ankuft in Rutbah hatten wir endlich die längste Durststrecke überwunden (500 englische Meilen), auch die Gefahr eines etwaigen Ueberfalles durch räuberische Beduinen war nun stark vermindert. — Beinahe hätte ich vergessen zu erwähnen, daß ich auf der Durchfahrt durch die Wüste Gelegenheit gehabt hatte, im Vorüberfahren die Trümmer zweier verbrannter Autos zu sehen, die vor nicht allzulanger Zeit von Beduinen überfallen und ausgeraubt worden waren. Die Insassen, die sich vermutlich zur Wehr gesetzt hatten, sind niemals an ihrem Reiseziel angekommen, man hat sie nicht wiedergesehen. Andere Autos, die von Beduinen überfallen wurden, sind nur ausgeplündert worden, und die Reisenden konnten dann unversehrt weiterfahren. Der reiche Suleiman und die anderen Araber, meine Reisegenossen auf dieser Autofahrt, trugen als Vorsichtsmaßregel höchst modern nur Schecks bei sich.

Rutbah war nicht nur Grenz- und Polizeistation, sondern hatte auch einen Flugzeughafen. Dieser Hafen war besonders groß, denn er umfaßte die ganze Wüste rings um die Befestigung und war eine Zwischenstation aller Flugzeuge der Linie Bagdad — Jerusalem — Kairo.

Von Rutbah bis zum Euphrat

Nach etwa zweistündigem Aufenthalt, den besonders der Chauffeur zum Schlafen benutzte, verließen wir gegen fünf Uhr die Befestigung. Auf der nun folgenden Strecke bis Ramadi, der eigentlichen Haupt-, Zoll- und Grenzstation am Euphrat, veränderte sich die Wüste wesentlich. Sie wurde unübersichtlicher, da sie von vielen Wadis durchschnitten wurde, die sämtlich in der Richtung zum Euphrat verliefen. Auf unserem Weg benutzten wir verschiedene solcher Täler. — Dies Gebiet enthielt schon wieder Weidestellen und war ein Durchzugsland der Beduinen. Hier gegegneten wir im Laufe des Nachmittags auch zwei Kamelreiterstreifen von je zehn

Das erste Dorf am Euphrat, ein Paradies nach der langen Wüstenfahrt

Digitized by Google

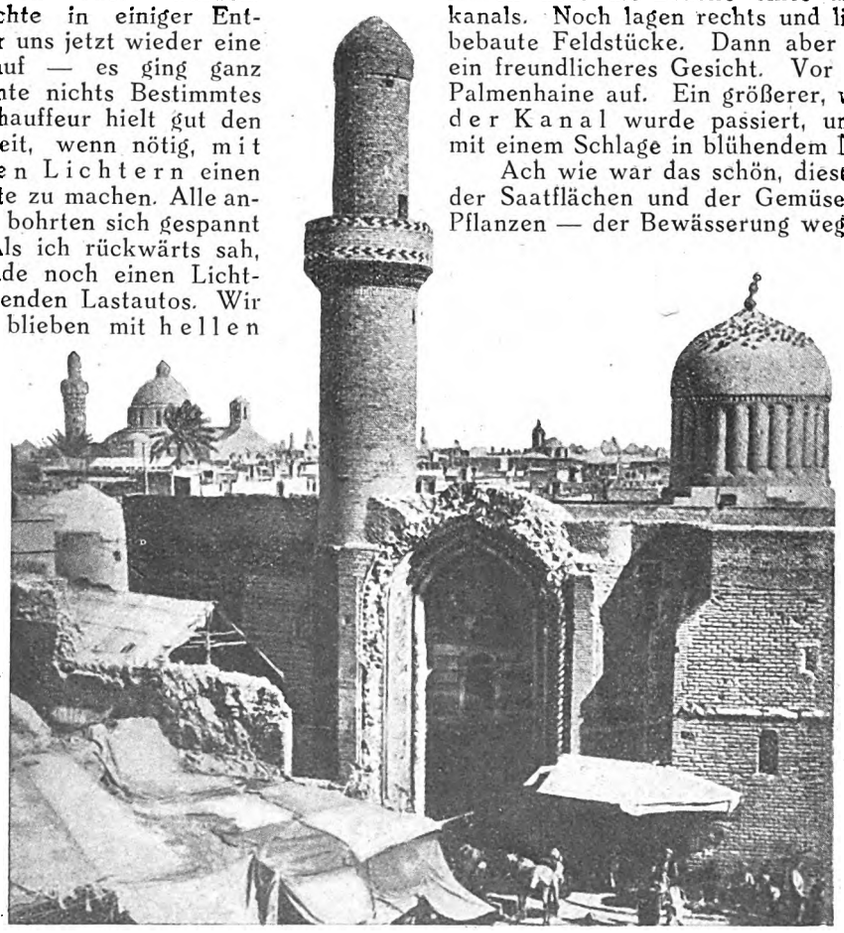
bis fünfzehn Mann. Auch dieses Gebiet war wegen räuberischer Beduinen unsicher und, da es unübersichtlicher war, vielleicht für Ueberfälle noch geeigneter. So konnte ich denn feststellen, daß meine arabischen Mitreisenden mit einer gewissen unruhigen Aufmerksamkeit hier und da auftauchende Kamelreiter scharf beobachteten. Die beiden Autos hielten sich immer dicht beisammen. Gegen Abend erblickten wir in einem Seitental zwei der schwärzlichen Beduinenzelte und eine weidende Kamelherde. Das waren natürlich friedliche Beduinen, solange Militärstreifen in der Nähe waren, die Zelte standen und die Kamele weideten. — In der Nacht ging die Fahrt ununterbrochen weiter. Der Weg war nicht sehr gut, etwas ausgefahren und sandig. Das verminderte die Geschwindigkeit wesentlich. Bald war es Nacht. Wieder suchte das Licht den Weg. Die Nacht war sternklar — aber anfangs warm, schwül, fast heiß, und die Luftbewegung war eine Wohltat. Wir verließen den Wadi und fuhren wieder auf einer glatten, kiesigen Wüste dahin. Bald veränderte sich die Temperatur, die Nachtkühle machte sich wieder geltend. Der glatte Weg verlockte den Chauffeur zu beschleunigter Geschwindigkeit. Wir jagten nur so durch die Dunkelheit dahin. Es war herrlich schön. — Da — plötzlich tauchte in dem Lichtkreis unserer Lampe eine Gruppe Kamelreiter auf und verschwand ebenso schnell wieder, da der Weg eine kleine Biegung gemacht hatte. — Hallo, was waren das für Reiter? Beduinen oder streifendes Militär? Wir konnten das nicht näher untersuchen und sahen nichts mehr. Der Motor fauchte wie wild und brummte bös, als wollte er die nächtlichen Reiter damit verscheuchen oder warnen.

Schattenhaft tauchte in einiger Entfernung schräg vor uns jetzt wieder eine Gruppe Reiter auf — es ging ganz schnell, man konnte nichts Bestimmtes erkennen. Der Chauffeur hielt gut den Weg, immer bereit, wenn nötig, mit abgeblendeten Lichtern einen Bogen in die Wüste zu machen. Alle anderen Augenpaare bohrten sich gespannt in das Dunkel. Als ich rückwärts sah, erkannte ich gerade noch einen Lichtschimmer des folgenden Lastautos. Wir drehten bei und blieben mit hellen Suchern in der Richtung des kommenden Kameraden stehen. Von den Reitern war nichts zu sehen. —

Mitternacht war schon längst vorbei. Das Gelände der Wüste fing an, sich wesentlich zu senken. Der Boden veränderte sich. An Stelle von Kies trat harter Lößboden. Auf einer solchen glatten Strecke rasten wir einmal mit äußerster Geschwindigkeit dahin. Hell und immer heller fing der Motor an zu summen. Die im Lichtkreis sichtbare Bodenfläche drehte sich scheinbar wie eine Kreisscheibe um unser Auto, das nicht zu fahren, sondern zu fliegen schien. Viel zu bald wurde der Weg wieder schlecht. Wir stoppten. Unser langsamerer Gefährte war nirgends zu sehen. Alle mit Ausnahme des Chauffeurs und Mr. Ishiko stiegen aus und legten sich auf den Steppenboden zum Schlafen. In der Morgendämmerung wachte ich auf. Es war mir in dem Burnus etwas kalt geworden. Das Lastauto hatte uns inzwischen eingeholt und stand neben uns. Suleimann weckte nach kurzer Zeit die anderen Araber. Das Morgengebet wurde verrichtet, und wenige Minuten später fuhren wir schon wieder weiter. Als die Strahlen der Morgensonne uns begrüßten, entdeckte ich im Nordosten einen dunklen Streifen. Das Tal des Euphrat! Und zu gleicher Zeit entdeckte ich noch etwas. Es stand da in der Steppe ein alter Bekannter aus Deutschlands Fluren. Hatte er sich etwa hier verspätet, der alte Knabe? — Er mußte doch eigentlich schon in Deutschland sein! Ein Storch war's. Und da — und dort — noch einer! Einer stand so dicht am Wege auf einem Bein, daß er sich erst bei unserer Annäherung in Bewegung setzt. Er hüpfte, stieß ab, und mit langen und, wie mir schien, matten Flügelschlägen begleitete er uns, die wir mit großer Geschwindigkeit dahinrollten. Da konnte ich so recht sehen, mit welch ungeheurer Geschwindigkeit diese Tiere sich fortbewegen können. Aber schließlich wurde es dem alten Kinderfreunde doch zu dumm, er schwenkte ab und ließ sich, vor Entrüstung über die Ruhestörung laut klappernd, seitwärts nieder.

Wir kamen dem dunklen Streifen immer näher. Palmengruppen wurden sichtbar. Wir fuhren über die Brücke eines alten Bewässerungskanals. Noch lagen rechts und links vom Wege unbebaute Feldstücke. Dann aber bekam die Gegend ein freundlicheres Gesicht. Vor uns tauchten einige Palmenhaine auf. Ein größerer, wasserführender Kanal wurde passiert, und dann waren wir mit einem Schlage in blühendem Lande.

Ach wie war das schön, dieses Grün der Bäume, der Saatflächen und der Gemüsefelderchen, wo alle Pflanzen — der Bewässerung wegen auf kleinen Erdbänken — in Reih und Glied standen. Nun kam nochmals eine Straßenbiegung, eine große Kanalbrücke wurde überquert, eine Dorfstraße mit fensterlosen Häusern nahm uns auf. Wir fuhren über einen größeren Platz und steuerten mit Freudengehupe durch den großen Torbogen einer Karawanserei in den Innenhof. Wir waren in Ramadi glücklich eingetroffen. Nach kurzer Rast ging es weiter über den Euphrat; dann wurde eine langgestreckte Stadt mit Moscheenkuppeln sichtbar: Bagdad!



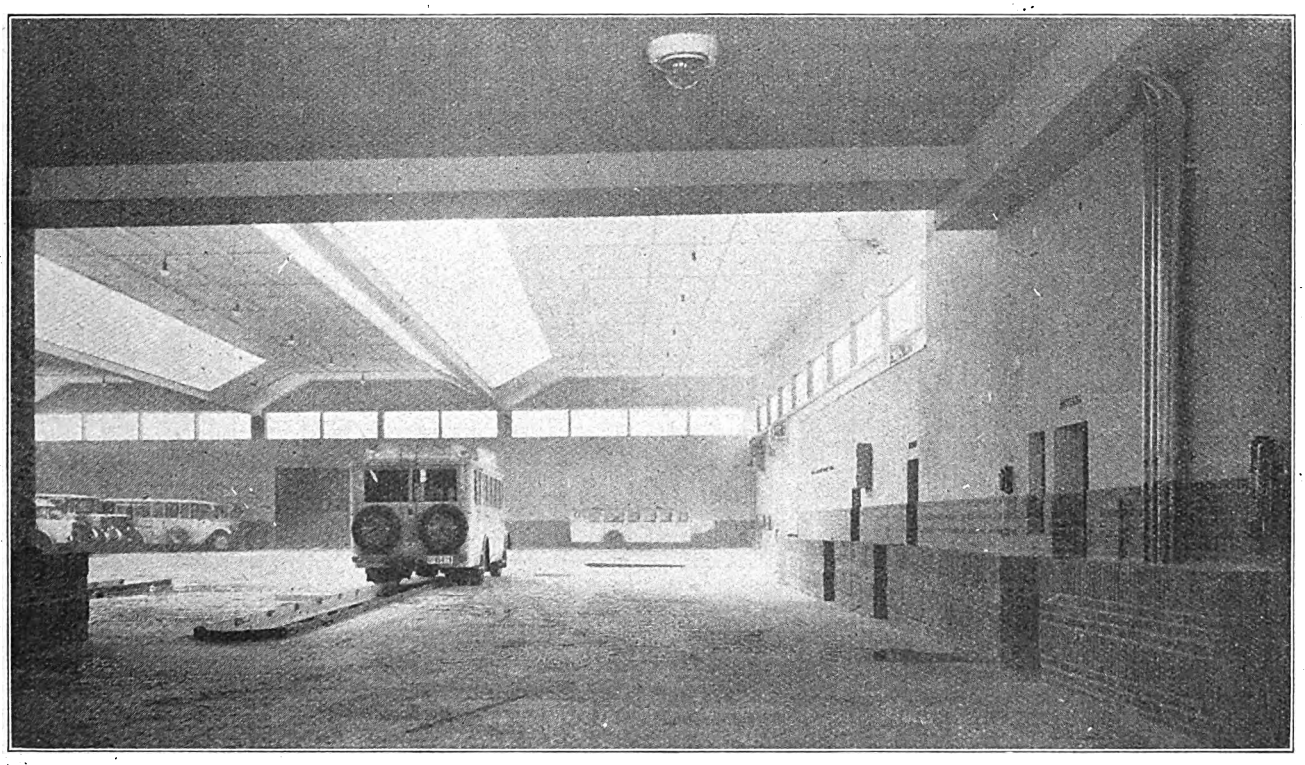
Blick über die Dächer von Bagdad, der Stadt Harun al Raschids

Digitized by Google

Neue Wagenhalle der Kraftverkehr Freistaat Sachsen A.-G.

Die auf dem 9220 qm großen, von der Tharandter, Frankenberger, Hainsberger Straße in Dresden begrenzten Grundstück, nach Plänen des Architekten B. D. A. Wirth, Stadtbaudir. a. D., erbaute Großwagenhalle mit Verwaltungsgebäude und Werkstatt sollte von den drei Straßenfronten befahrbar sein und ohne Säulen und Stützpfeiler errichtet werden, um beste Raumausnützung zu gewährleisten. Auf dem Grundstück vorhandene Anlagen wurden fast restlos niedergelegt.

Die jetzige Halle (später erfolgt eine Erweiterung) bedeckt 3360 qm Fläche. Die Haupteinfahrt (4 Tore) liegt an der Tharandter Straße. Die lichte Hallenhöhe beträgt 10 m, der vordere, mit dem Verwaltungsgebäude überbaute Teil ist 5 m i. L. hoch. Drei 64 m lange, 6 m hohe Eisenbinder übertragen die Dachlast auf die eisernen Binderstützen. Die



Blick in die Wagenhalle (im Vordergrund links die Revisionsgruben)

Seitenwände bestehen aus doppelten Bimsbetondielen zwischen Eisengerüsten. Aus Bimsbetonstegdielen besteht die innere und äußere Decke, die mit einer Dachhaut aus doppellagiger, teerfreier Pappe belegt ist. Diese Konstruktion verbürgt größten Temperatur- und Feuerschutz.

Die Innenwände sind mit einem 1,5 m hohen Klinkersockel versehen, in den Wasseranschlüsse, Auslaufbecken und Sandkästen eingebaut sind.

Die Beleuchtung erfolgt durch Oberlicht und ein Fensterband, nachts durch 24 Tiefstrahler.

Für Heizung und Lüftung sorgen 9 Einzelluftheizapparate, von denen 6 zugleich für Frisch- und Umluftbetrieb eingerichtet sind. Hierdurch wird stündliche Lufterneuerung der Halle gewährleistet.

Bevor die Fahrzeuge in die eigentliche Halle einfahren, durchfahren sie den Waschraum, wo sie auf 2 mit Rosten überdeckten Schlammgruben von beiden Seiten, von oben und unten mit fahrbaren Spritzen und Duschen kalt und warm abgespritzt werden. Sodann fahren sie über die Revisionsgruben, und während der Durchsicht von unten erfolgt das Trocknen, Nachreiben und Abschmieren. Eine Laufkatze gestattet das Hochheben der Fahrzeuge.

In einem neben dem linken Treppenhaus gelegenen Raum befindet sich die Apparatur zur Bedienung der Betriebsstoffanlage. Das Tankgeschäft kann von diesem Raum aus übersehen werden.

Zwei je 30 000 l fassende, unterirdisch gelagerte explosionssichere Tanks speisen die 4 zwischen den Torpfeilern gelegenen Zapfstellen.

In dem rechten Treppenhaus liegt in Erdgeschoßhöhe der Pförtnerraum und ein Raum für Aufsichtsführende. Daneben der Bedienungsraum für die elektrische Beleuchtung und die Berieselungsanlage. Die Halle ist in 12 Berieselungsgruppen zu etwa 256 qm eingeteilt, um im Brandfalle den Brandherd durch einen Wasservorhang abriegeln zu können. Ferner liegen zu ebener Erde Abtritte und Akkumulatorenladeraum.

In den Kellern, die zum Teil von den alten Anlagen übernommen wurden, liegen die Transformatorenstation, Heizungsanlagen, Warmwasserbereitungs- und Kompressoranlagen und die Kohlenbunker. Von der Halle und von außen (der Frankenberger Straße aus) zugängig, liegt, durch Fahrstuhl und Treppe erreichbar, der geräumige Gummikeller.

Zwei Treppenhäuser führen zum 1. Stock. In seiner Vorderfront sind 3 Wohnungen zu je 84 qm Grundfläche, bestehend aus Flur, Küche, Bad, 3 Zimmern und Abstellraum, eingebaut. An der Hallenseite liegen Verwaltungs- und die Wohlfahrtsräume für das Personal.

Die Halle faßt mindestens 60 drei- und zweiachsige Omnibusse; sie ist für die Fahrzeuge der von Dresden ausgehenden Linien der staatlichen Kraftwagenverwaltung und deren zahlreiche Verstärkungs- und Sonderwagen bestimmt. *1442*

Digitized by Google

Handhabung, Behandlung und Wartung der Beleuchtungsanlage von Kraftfahrzeugen

Von Dr. F. BORN

Die Beleuchtung des Kraftwagens kann in ihrer Wirkung verbessert und damit die Fahrsicherheit und -geschwindigkeit erhöht, die Haltbarkeit vergrößert werden, wenn die Anlage richtige Behandlung und Wartung erfährt.

Die Beleuchtungsanlage besteht im allgemeinen aus den Scheinwerfern, dem Sucher, den Positionslichtern, der Nummern- und Schlußbeleuchtung, der Winker-, Instrumenten- und Innenbeleuchtung sowie einer Handlampe.

Für jeden dieser Bestandteile müssen die geeigneten Lampen verwandt werden. Folgende Tabelle gibt eine Uebersicht über die gebräuchlichsten Lampenarten für die verschiedenen Teile der Beleuchtungsanlage:

Tabelle 1

	Lampenstärke	
Scheinwerfer	15 - 35 Watt[1]	meist Soffitten-lampen
Sucher	15—25 Watt	
Positionslicht (Standlicht)	5 - 10 Watt[2]	
Nummernlicht	5 - 10 Watt	
Winker	5—10 Watt[3]	
Instrumente	5—10 Watt	
Innenbeleuchtung	3— 5 Watt	
Handlampe	10—15 Watt	

Bei der Wahl der Lampenstärke ist zu beachten, daß der Gesamtverbrauch die von der Lichtmaschine gelieferte und auf ihr vermerkte Leistung, sowie auch die Akkumulatorenleistung nicht überschreitet. Bei Lampenwechsel und bei der Anbringung neuer Stromverbraucher, z. B. Sucher, muß hierauf besonders geachtet werden. Ganz kurzzeitig eingeschaltete Lampen (Winker, Stopplampen) brauchen hierbei nicht mitgezählt zu werden.

Beispiel: Die Lichtmaschine leistet 80 Watt, die man mit 2 × 35 Watt auf die Scheinwerfer[4], 5 Watt Instrumentenlicht, 5 Watt Nummernlicht verteilen wird. Ist ein Sucher vorhanden, der häufig benutzt wird, so dürfen im Scheinwerfer nur höchstens 25-Watt-Lampen verwandt werden[2]. Der Sucher erhält dann eine 20-Watt-Lampe.

Ferner muß berücksichtigt werden, daß die eigene und allgemeine Verkehrssicherheit durch übermäßig starkes Licht nicht beeinträchtigt werden darf. Die deutschen Abblendvorschriften, die bestimmte Richtlinien für die Abblendung der Scheinwerfer geben, sind in Tabelle 2 zusammengestellt.

Der Begriff „Lichtkegelmitte" ist in Bild 1 erklärt: Mit E ist die Entfernung bezeichnet, in der die Lichtkegelmitte die Fahrbahn trifft.

[1]) Die deutschen Abblendvorschriften (s. Tab. 2) gestatten nur Lampen bis zu 35 Watt.

[2]) Als Standlicht dürfen nach den deutschen Vorschriften keine Lampen über 10 Watt Verwendung finden.

[3]) Nur weißes, gelbes und gelbrotes, kein rotes Licht zugelassen.

[4]) Eventuell können natürlich Bilux-Lampen 35/20 Watt Verwendung finden, die im Fernlicht 35 Watt, im abgeblendeten Licht 20 Watt verbrauchen.

[5]) Oder auch Bilux-Lampen 25/20 Watt.

Die Abblendung läßt sich auf verschiedene Weise durchführen:

1. Verminderung der Lichtstärke durch Einschalten eines Widerstandes (Abdrosselung des Stromes) oder durch Ueberstülpen eines lichtabsorbieren-

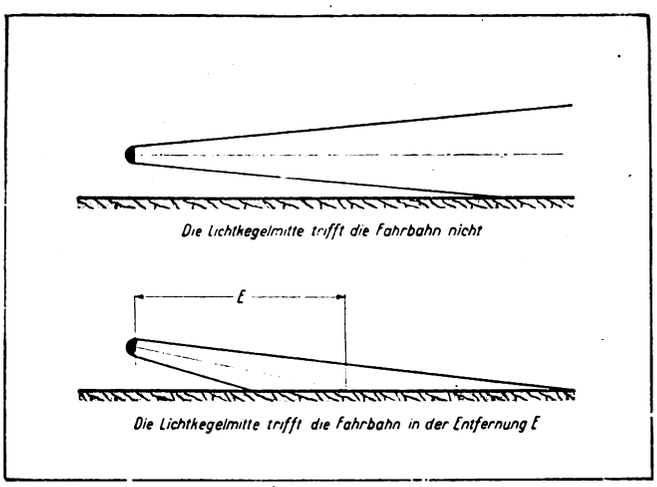
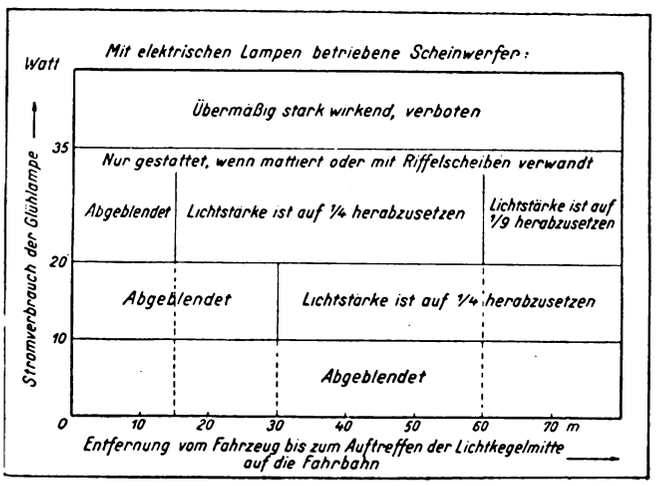


Bild 1. Erläuterung des den deutschen Abblendvorschriften zugrunde gelegten Begriffs „Lichtkegelmitte"

den Zylinders, unter Betätigung eines Bowdenzuges (Nebellicht).

2. Neigung der Scheinwerfer. Verwendung besonderer für das abgeblendete Licht bestimmter Scheinwerfer, die gemäß den Vorschriften (Tab. 2 und Bild 1) geneigt sind (Abblendumschaltung). Benutzung von Scheinwerfern verschiedener Neigung; der horizontal gerichtete Scheinwerfer wird bei Abblendung ausgeschaltet (einseitige Abblendung).
3. Anwendung von Zweifadenlampen (Bilux-Lampen). Lampen mit zwei wahlweise einschaltbaren Leuchtkörpern, von denen der eine ein starkes Fernlicht, der andere ein völlig blen-

Tabelle 2



Deutsche Abblendvorschriften

Digitized by Google

dungsfreies, weit reichendes abgeblendetes Licht gibt, das die Fahrstraße in voller Breite und mit der gleichen Stärke beleuchtet wie das Fernlicht. Die Abblendung mit Zweifadenlampen (Bilux-Lampen) ist sehr wirkungsvoll, für den Fahrer angenehm, erhöht die Fahrsicherheit bedeutend, gestattet die Innehaltung hoher Geschwindigkeiten und ist somit den übrigen Abblendarten weit überlegen.

Um dem Scheinwerferlicht seine volle Wirkung zu verleihen, ist es notwendig, die Scheinwerfer sorgfältig auszurichten.

Die Ausrichtung besteht in Parallel- und Horizontalrichtung. Die Parallelrichtung geschieht mit einer gespannten Schnur oder geraden Stange, wie in Bild 2.

Hat der Wagen einen spitzen Kühler, so muß nach Bild 3 verfahren werden. Zunächst Feststellung des Treffpunktes der verlängert gedachten Wagenachse mit einer 8 bis 10 m entfernten Wand. Von der erhaltenen Durchstoßungsstelle der Wagenrichtung wird nach rechts und links die halbe Entfernung der Scheinwerfermitten aufgetragen, so daß auf der Wand der Abstand der Scheinwerfer durch zwei Striche gekennzeichnet ist. Der linke Scheinwerfer wird auf die linke, der rechte auf die rechte Marke gerichtet.

Die Horizontalrichtung erfolgt bei voll belastetem Wagen in der in Bild 4 gezeigten Weise mit einem Lot (Schnur mit schwerem Gegenstand, Schraube, Schlüssel oder dergleichen). Die Scheinwerfer sind gerichtet, wenn die frei-

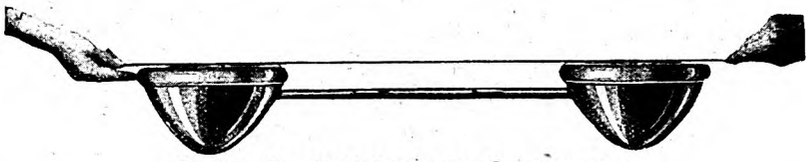
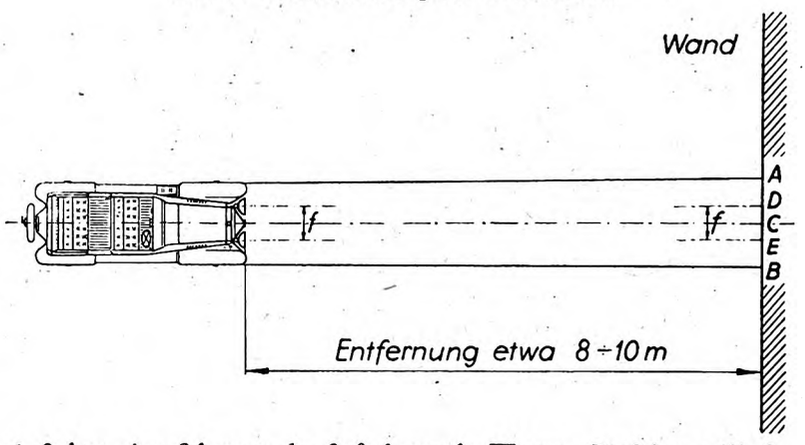


Bild 2. Parallelrichtung der Scheinwerfer



1. Anlegen einer Schnur an den Außenknoten des Wagens. Die Schnur trifft die Wand in A u. B. Die Mitte C zwischen A u. B ist der Treffpunkt der Wagenachse.
2. Abstand der Scheinwerfermitten f Abtragung von $^1/_2$ f von C aus nach links und rechts. D u. E sind die Parallelrichtungsmarken

Bild 3. Ausrichtung der Scheinwerfer bei spitzer Kühlerform

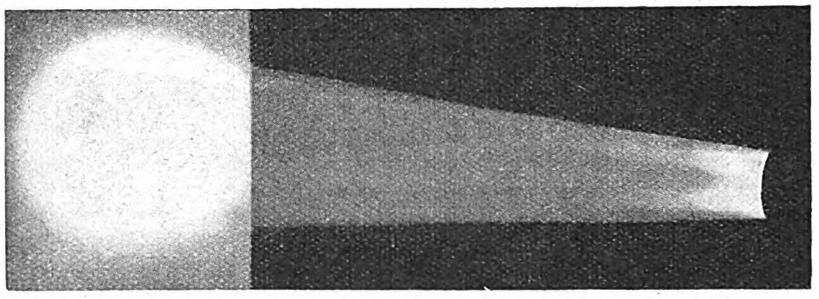


Bild 5
Falsch! Der Leuchtkörper befindet sich hinter dem Brennpunkt

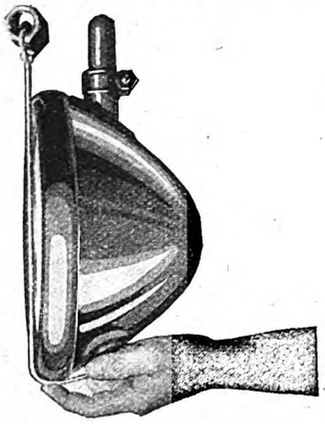


Bild 4. Horizontalrichtung der Scheinwerfer

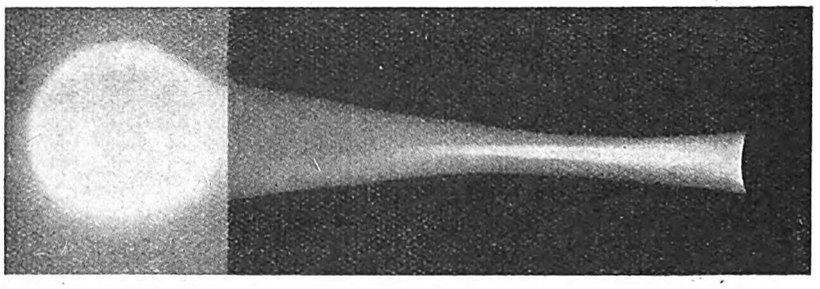
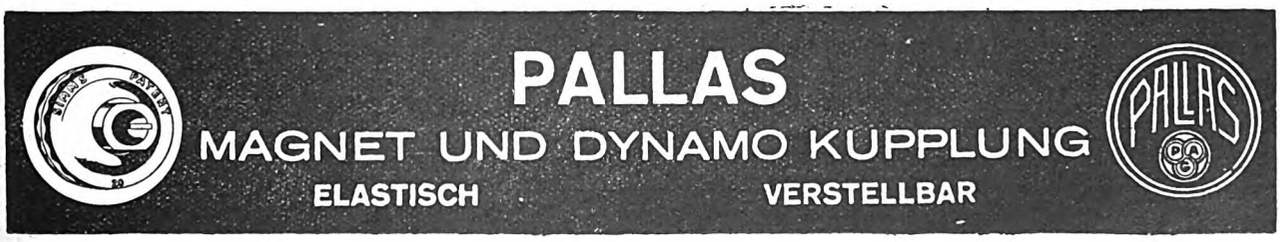


Bild 6
Falsch! Der Leuchtkörper befindet sich vor dem Brennpunkt



Digitized by Google

hängende Schnur gleichzeitig den oberen und unteren Rand der Scheinwerfer berührt. Man kann auch die in Bild 3 dargestellte Prüfanlage verwenden, indem man auf der Wand die Höhe der Scheinwerfer mitten über dem Boden bezeichnet und das Scheinwerferlicht auf diese Höhe einstellt.

Um eine gute Fernwirkung zu erhalten, muß der Leuchtkörper sich im Brennpunkt des Scheinwerferspiegels befinden. Die von der Osram-Gesellschaft hergestellten Lampen sind in ihren Abmessungen so genau gebaut, daß sich eine Einregulierung, im Gegensatz besonders zu amerikanischen Fabrikaten, vollkommen erübrigt. Die meisten deutschen Scheinwerfer besitzen aus dem Grunde keine Regulierungseinrichtung. Wo dennoch eine solche vorhanden ist, braucht sie nur angewandt zu werden, wenn das auf eine helle Wand gerichtete Strahlenbündel wie in Bild 5 oder 6 gestaltet ist. Durch Vor- bzw. Rückwärtsbewegung des Leuchtkörpers kann man den in Bild 7 angedeuteten richtigen Strahlengang erzielen.

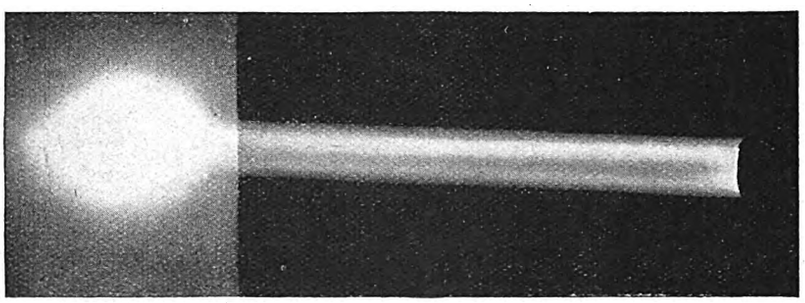


Bild 7. Richtig! Der Leuchtkörper befindet sich im Brennpunkt

Die Spiegelfläche des Scheinwerfers muß stets sauber gehalten werden. Staub und Regenwasser müssen sofort mit einem Staubpinsel bzw. mit einem weichen Lederlappen entfernt werden.

Störungen an der Beleuchtungsanlage und ihre Beseitigung.

Beobachtung	Häufige Fehler und ihre Beseitigung
Eine der Lampen brennt nicht	Durchgebrannte Lampen ersetzen. Kontakte, Lötstellen und Verschraubungen nachsehen. Sind Sicherungen durchgebrannt, Leitungen auf Körperschluß (Masseschluß) prüfen. Schluß beseitigen, bevor der die Leitung schließende Schalter wieder betätigt wird.
Bei stehendem Motor brennt keine Lampe.	Unterbrochene Masseleitung. Verbindung Akkumulator-Masse nachprüfen. Klemme am Akkumulator nachziehen. Entladenen Akkumulator aufladen lassen.
Bei laufendem Motor brennt keine Lampe.	Gelockerte Klemmen an der Lichtmaschine nachziehen. Verbrauchte Kollektorbürsten erneuern, Kollektor säubern. Leitung Lichtmaschine-Schaltkasten auf Unterbrechung und Masseschluß prüfen. Durchgebrannte Lichtmaschine erneuern lassen.
Lampen brennen gelblich oder rötlich, Scheinwerferlicht schwächer als gewöhnlich.	Akkumulator laden lassen. Akkumulator oder Lichtmaschine überlastet. Lampenstärke auf das zulässige Maß einschränken. Lampen falscher Spannung verwendet, z. B. 12-Volt-Lampen in 6-Volt-Anlage. Unsaubere Spiegelfläche oder Abschlußscheibe säubern. Lampen mit geschwärztem Kolben auswechseln. Ungenügender Leitungsquerschnitt, stärkere Leitung einziehen oder schwächere Lampen benutzen.
Die beiden Lichtkegel der Scheinwerfer überkreuzen sich oder laufen auseinander.	Scheinwerfer nach Bild 2 oder 3 parallel richten.
Das Scheinwerferlicht beleuchtet die Straße zu wenig oder liegt zu kurz vor dem Wagen.	Scheinwerfer nach Bild 4 oder 3 horizontal ausrichten.
Das Scheinwerferlicht hat in der Mitte einen dunklen Fleck.	Leuchtkörper sitzt nicht im Brennpunkt, nach Bild 5, 6, 7 richtig einregulieren. Lampe mit richtigem Leuchtkörperabstand benutzen, z. B. Lampen von 25 oder 35 Watt mit Auto-Normalsockel nur in Scheinwerfern mit großem Brennpunktabstand.
Abgeblendetes Licht blendet.	Richtigen Lampensitz nachprüfen, auf die Sockelbezeichnung „oben" achten. Scheinwerfer aufwärts gerichtet, bei voll belastetem Wagen einstellen (nach Bild 3 oder 4).

Beleuchtungszeit vom 15. März bis 31. März:

15. März . . . . von 18.45 Uhr bis 6.00 Uhr
31. März . . . . von 19.10 Uhr bis 5.25 Uhr

Digitized by Google

Verkehrs-ABC für Groß-Berlin

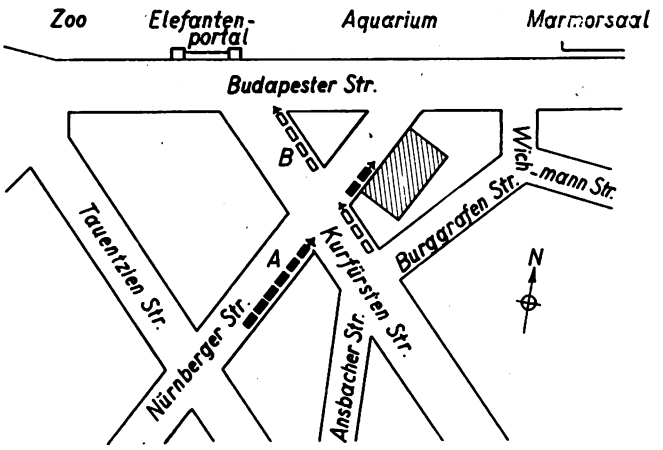
D

Dahlemer Weg von der Lichterfelder Straße in Zehlendorf bis Berlin-Schönow gesperrt für den Kraftfahrzeug- und Lastfuhrwerksverkehr.

Dampfentwicklung muß durch Konstruktion des Fahrzeugs soweit ausgeschlossen sein, daß daraus keine Belästigung entstehen kann.

Dernburgstraße ist Einbahnstraße von der Neuen Kantstraße bis zur Herbartstraße.

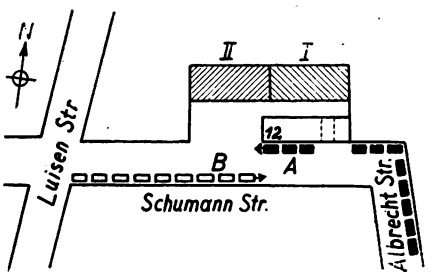
Deutsches Künstlertheater (Nürnberger Straße 70/71). Anfahrt von der Kurfürsten- zur Budapester Straße. Parkplatz für Privatwagen und bestellte Autotaxen in der Nürnberger Straße vom Theater ab über die Kurfürstenstraße zurück; unbestellte Autotaxen in der Kurfürstenstraße (siehe Plan).



A = Privatwagen und bestellte Autotaxen
B = unbestellte Autotaxen
Deutsches Künstlertheater

Deutsches Opernhaus siehe Städtische Oper.

Deutsches Theater (Schumannstr. 13 a). Anfahrt von der Karlstraße durch Albrecht- und Schumannstraße nach der Luisenstraße. Parkplatz für Privatwagen und bestellte Autotaxen von der Theatereinfahrt bis zurück in die Albrechtstraße; unbestellte Autotaxen von der Luisenstraße entlang die Schumannstraße bis zur Nr. 12 (siehe Plan).



A = Privatwagen und bestellte Autotaxen
B = unbestellte Autotaxen
I = Deutsches Theater
II = Kammerspiele

Dircksenstraße ist Einbahnstraße von der Dircksenstraße 26 bis zur Rochstraße. Zwischen der Königstraße und der Straße An der Spandauer Brücke ist der Durchgangsverkehr werktags von 11 Uhr nur Marktfahrzeugen gestattet. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 13 bis 16 Uhr zwischen der Königstraße und der Straße An der Spandauer Brücke verboten.

Döberitzer Heerstraße ist Hauptverkehrsweg zwischen Pichelsdorfer Straße (Spandau) und der Stadtgrenze.

Dorfstraße (Buch) ist Hauptverkehrsweg.

Dreilindenstraße (Nikolassee) ist Hauptverkehrsweg.

Dreiräder, siehe Fahrräder.

Droschkenhalteplätze siehe Halteplätze.

Drosselstieg (Lichtenberg) ist Einbahnstraße vom Hegemeisterweg zum Rehsprung.

Dunkelheit im Sinne der Straßenordnung herrscht von April bis September eine Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang; von Oktober bis März eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang bis eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang.

Durchfahrten siehe Straßen.

Durchgänge siehe Straßen.

Durchgangsverkehr im Sinne der Straßenordnung ist der Verkehr, der die Straße nur zum Durchfahren benutzt, um von einem außerhalb der Straße gelegenen Ausgangspunkt zu einem gleichfalls außerhalb der Straße gelegenen Endziel zu gelangen.

E

Eichhornstraße (Cöpenick) ist bis zum 30. 9. 1929 gesperrt für den Durchgangsverkehr mit Lastwagen.

Einbahnstraßen dürfen nur in einer Richtung befahren werden (siehe auch Fahrordnung, Ueberholen, Parken). Sie werden bezeichnet vermittels eines pfeilförmigen weißen Schildes

Weißes Schild mit rotem Rand und schwarzer Schrift zur Bezeichnung von Einbahnstraßen

Anbringung an Straßenschildern

mit rotem Rand und der Aufschrift „Einbahnstraße" in schwarzer Schrift; dies Schild ist über dem betr. Straßenschild angebracht (siehe auch Verkehrszeichen). Ausnutzung der Fahrbahn in ihrer ganzen Breite ist gestattet, soweit dadurch der Straßenbahn- oder sonstige Verkehr nicht behindert wird. Einbahnstraßen sind:

Alexandrinenstraße, von der Ritterstraße zur Sebastianstraße,
Alte Jakobstraße, von der Stallschreiberstraße zur Ritterstraße,
Am Karlsbad, von der Flottwellstraße zur Potsdamer Straße,
Am Königsgraben, von der Panoramastraße zur Kleinen Alexanderstraße,
Am Zirkus, von der Karlstraße zum Schiffbauerdamm,
Am Zwirngraben, von der Neuen Promenade zur Dircksenstraße,
Askanischer Platz, Umfahrt von der Königgrätzer Straße an der Bernburger Straße und Schöneberger Straße vorbei zur Königgrätzer Straße,
Bellevuestraße, vom Potsdamer Platz bis zum Hotel Esplanade einschl.,
Blumenstraße (Mitte), von der Ifflandstraße zur Wallnertheaterstraße,
Böttcherstraße (Cöpenick), von der Grün- zur Rosenstraße,
Burgstraße, von der Königstraße zum Mühlendamm,
Charlottenstraße (Mitte), von der Behrenstraße zur Dorotheenstraße,
Charlottenstraße (Spandau), von der Potsdamer Straße zur Breite Straße,

Digitized by Google

Corneliusstraße, von der Friedrich-Wilhelm-Straße zur Rauchstraße,
Dernburgstraße, von der Neuen Kantstraße zur Herbartstraße,
Dircksenstraße, von der Dircksenstraße 26 zur Rochstraße,
Drosselstieg (Lichtenberg), vom Hegemeisterweg zum Rehsprung,
Emser Straße (Neukölln), von der Bergstraße zur Kirchhofstraße,
Falkoniergasse, von der Werderschen Rosenstraße zur Werderstraße,
Fasanenstraße, vom Kurfürstendamm zur Kantstraße,
Friedrichstraße (Mitte), von der Dorotheenstraße zur Behrenstraße,
Fuchsbau (Lichtenberg), vom Rehsprung zur Straße am Walde,
Gartenufer, von der Lichtensteinbrücke zum Lützowufer,
Geneststraße, von der Reichardtstraße zum Sachsendamm,
Gipsstraße, von der Rosenthaler Straße zur Auguststraße,
Gollnowstraße, von der Neuen Königstraße zur Landsberger Straße,
Gormannstraße, von der Mulackstraße zur Weinmeisterstraße,
Große Präsidentenstraße, vom Hackeschen Markt zum Monbijouplatz,
Grunerstraße, von der Klosterstraße zum Alexanderplatz,
Grünstraße (Cöpenick), von der Schloßsstraße zur Kietzer Straße,
Hadlichstraße (Pankow), von der Damerowstraße zur Schöneberger Straße,
Hasenheide, von der Jahnstraße zum Kaiser-Friedrich-Platz,
Havelstraße (Spandau), von der Breite Straße zur Potsdamer Straße,
Hegemeisterweg (Lichtenberg), vom Drosselstieg zur Rummelsburger Chaussee,
Heidereutergasse, von der Rosenstraße zur Spandauer Strasse,
Herbartstraße, von der Dernburgstraße zur Neuen Kantstraße,
Hinter der Garnisonkirche in östlicher Richtung zur Neuen Friedrichstraße,
Hoher Steinweg (Spandau), von der Potsdamer Straße zum Damm,
Jägerstraße (Cöpenick), von der Kietzer Straße zur Friedrichstraße,
Jostystraße, von der Neuen Königstraße zur Prenzlauer Straße,
Kaiser-Wilhelm-Straße, von der Münzstraße zur Neuen Friedrichstraße,
Kaiserstraße, von der Alexanderstraße zur Kleinen Frankfurter Straße,
Kalandsgasse, von der Neuen Friedrichstraße zur Klosterstraße,
Kammerstraße (Spandau), vom Lindenufer zur Breite Straße,
Kanonierstraße, von der Kronenstraße zur Behrenstraße,
Kietzer Straße (Cöpenick), von der Grünstraße zur Rosenstraße,
Kirchstraße (Cöpenick), von der Rosenstraße zur Freiheit,
Kleine Andreasstraße, von der Krautstraße zum Andreasplatz,
Kleine Auguststraße, von der Auguststraße zur Linienstraße,
Kleine Frankfurter Straße, von der Kaiserstraße zur Landsberger Straße,
Kleine Markusstraße, von der Markusstraße zur Krautstraße.
Kleine Mauerstraße, von der Behrenstraße zur Straße Unter den Linden.
Kleine Poststraße, von der Spandauer Straße zur Heiligegeiststraße,
Kleine Präsidentenstraße, von der Großen Präsidentenstraße zur Burgstraße,
Klosterstraße, von der Bischofstraße zur Neuen Friedrichstraße,
Königin-Augusta-Straße, von der Köthener Straße zur Von-der-Heydt-Straße,
Kurstraße, vom Spittelmarkt zur Kleinen Jägerstraße,
Landsberger Straße, von der Kleinen Frankfurter Straße zum Alexanderplatz,
Laurenzstraße (Cöpenick), von der Schloßstraße zur Kirchstraße,
Lauterstraße (Friedenau), von der Niedstraße zur Rheinstraße,
Linienstraße, vom Koppenplatz zur Neuen Königstraße,
Linkstraße, von der Ausfahrt des Wannseebahnhofes Eichhornstraße zur Potsdamer Straße,
Luisenweg (Reinickendorf), von der Hauptstraße zum Freiheitsweg,
Lützowufer, vom Gartenufer zur Genthiner Straße,
Marktstraße (Spandau), von der Charlottenstraße zum Markt,
Markusstraße, von der Lange Straße zur Paul-Singer-Straße,
Mauerstraße (Mitte), von der Behrenstraße zur Kronenstraße,
Mauerstraße (Spandau), von der Breiten Straße zur Potsdamer Straße,
Möckernstraße, vom Tempelhofer Ufer zur Teltower Straße,
Mönchstraße (Spandau), von der Potsdamer Straße zur Breiten Straße,
Neue Friedrichstraße, von der Klosterstraße zur Königstraße, und von der Voltairestraße zur Schicklerstraße,
Neue Grünstraße, von der Seydelstraße zur Wallstraße,
Neue Königstraße, vom Alexanderplatz zur Linienstraße.
Neue Promenade, von der Burgstraße zum Hackeschen Markt,
Neumannsgasse, von der Brüderstraße zur Breiten Straße,
Niederwallstraße, von der Alten Leipziger Straße zum Spittelmarkt,
Niedstraße, von der Rheinstraße zur Lauterstraße (vor dem Rathause Friedenau),
Oberwallstraße, von der Französischen Straße zur Straße Unter den Linden,
Oberwasserstraße, von der Jungfernbrücke zur Gertraudteenbrücke,
Ohmstraße, von der Cöpenicker Straße zur Rungestraße,
Oranienburger Straße, vom Hackeschen Markt zum Monbijouplatz,
Oskarstraße (Lichtenberg), von der Straße am Walde zum Hegemeisterweg,
Panoramastraße, von der Neuen Friedrichstraße zur Straße am Königsgraben,
Paul-Singer-Straße, von der Markusstraße zur Iffland-straße,
Petristraße, von der Friedrichsgracht zur Gertraudtenstraße,
Platz am Neuen Tor: westliche Umfahrt, von der Invalidenstraße zur Luisenstraße,
östliche Umfahrt, von der Luisenstraße zur Ivalidenstraße,
Prenzlauer Straße, von der Jostystraße zur Alexanderstraße,
Rauchstraße, von der Hitzigstraße zur Friedrich-Wilhelm-Straße,
Reichstagsufer, von der Kronprinzenbrücke zur Weidendammerbrücke,
Rehsprung (Lichtenberg), von der Oskarstraße zum Drosselstieg,
Reichardtstraße, vom Sachsendamm zur Geneststraße,
Rittergasse, von der Petristraße zur Roßstraße,
Rochstraße, von der Neuen Friedrichstraße zur Münzstraße,
Rosenstraße (Cöpenick), von der Schloßstraße zur Kirchstraße,
Rosmarinstraße, von der Charlottenstraße zur Friedrichstraße,
Schendelgasse, von der Grenadierstraße zur Alten Schönhauser Straße,
Schiffbauerdamm, von der Weidendammbrücke zur Kronprinzenbrücke,
Schöneberger Ufer, von der Genthiner Straße zur Königin-Augusta-Brücke,
Schornsteinfegergasse, von der Roßstraße zur Fischerstraße,
Simsonstraße, vom Platz der Republik zur Friedrich-Ebert-Straße,

Digitized by Google

Sophienstraße, von der Großen Hamburger Straße zur Rosenthaler Straße,
Splittgerbergasse, von Westen nach Osten,
Spreestraße, von der Straße An der Schleuse bzw. Friedrichstraße zur Brüderstraße,
Stallschreiberstraße, vom Moritzplatz zur Alten Jakobstraße,
Straße Am Walde (Lichtenberg), von der Rummelsburger Chaussee zur Oskarstraße,
Straße Hinter dem Gießhaus, von der Straße Am Zeughaus zur Straße Hinter dem Zeughaus,
Straße Hinter dem Zeughaus, von der Straße Hinter dem Gießhaus zur Straße am Zeughaus,
Tempelhofer Ufer, von der Schöneberger Straße zum Blücherplatz,
Von-der-Heydt-Straße, von der Königin-Augusta-Straße zur Friedrich-Wilhelm-Straße,
Waisenstraße, von der Stralauer Straße zur Parochialstraße,
Waldstraße (Niederschönhausen), von der Nordendstraße zur Uhlandstraße,
Wallnertheaterstraße, von der Blumenstraße zur Iffflandstraße, und von der Raupachstraße zur Markusstraße,
Wasserstraße (Spandau), von der Breiten Straße zum Lindenufer,
Wröhmännerstraße (Spandau), von der Körnerstraße zum Wröhmännerplatz,
Wusterhausener Straße, von der Cöpenicker Straße zur Michaelkirchstraße.

Einbiegen ist auf das Zeichen „Freie Fahrt" (siehe dieses) aus der freigegebenen in die gesperrte Straße nach links und rechts erlaubt, soweit dabei nicht Fahrzeugen der Weg verlegt wird, die nicht einbiegen wollen; nach links abbiegen bei Zeichen „Freie Fahrt" ist nur erlaubt, wenn nicht auf der anderen Hälfte der freigegebenen Straße der entgegenkommende Fahrzeugverkehr gestört wird. Besteht entgegenkommender Fahrzeugverkehr, so ist auf der Mitte der Kreuzung zu warten, bis das Zeichen „Achtung, Anhalten!" (siehe dieses) gegeben wird. Straßenbahngleise sind frei zu lassen. Es darf immer nur in Schrittgeschwindigkeit (6 km/Std.) eingebogen werden. Die Absicht zum Einbiegen bzw. zu jedem Wechsel der Fahrtrichtung ist den folgenden Fahrzeugen durch wagerechtes Halten des Armes in der Richtung des Wechsels oder durch mechanische Einrichtungen (siehe Fahrtrichtungsanzeiger, Stoppzeichen) rechtzeitig bekannt zu geben. Nach rechts einbiegende Fahrzeuge haben sich unmittelbar am rechten Rand der Fahrbahn zu halten. Nach rechts ist in kurzem Bogen, nach links in weitem Bogen so einzubiegen, daß das Fahrzeug rechts vom Mittelpunkt der Kreuzung bleibt (siehe Leuchtschildkröten).

Einfahren in eine andere Straße siehe Einbiegen.

Einfahren von Fahrzeugen siehe Fahrordnung.

Eldenaer Straßen-Brücke (im Zuge der Eldenaer und Scheffelstraße) gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Emser Straße (Neukölln) ist Einbahnstraße von der Berg- bis zur Kirchhofstraße.

Entladen siehe Ladegeschäft.

Explosionsgefahr muß durch Konstruktion des Fahrzeugs ausgeschlossen sein.

F

Fahlenbergbrücke (im Zuge der verlängerten Müggelheimer Chaussee) ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 2,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Fahnen dürfen an Fahrzeugen nicht aufgesteckt werden, wenn ihr Flächeninhalt mehr als 0,5 qm beträgt.

Fahrausweis ist ein besonderer Ausweis für Führer von Kraftdroschken, der neben dem Führerschein bei der Polizeibehörde erworben werden muss und bei allen Fahrten mitzuführen und danach fragenden Polizeibeamten zwecks Prüfung auszuhändigen ist. Er wird nach Ablegung einer Prüfung erteilt und kann bei Unzuverlässigkeit entzogen werden.

Fahrbahn ist der Teil der Straße, der dem Verkehr der Fahrzeuge dient. Ist noch neben der befestigten eine unbefestigte Fahrstraße vorhanden (Sommerweg), so gilt jede in bezug auf die Anwendungen der Bestimmungen der St.-O. als selbständige Straße. Als solche gekennzeichnete besondere Reit- und Radfahrwege gelten nicht als Teil der Fahrbahn.

Fahrbrücke (Erpefließ im Wiesengrund, Cöpenick) ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für alle übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Fahrer siehe Fahrordnung.

Fahrer, siehe Führer.

Fahrgeschwindigkeit muß jederzeit derart sein, daß der Führer des Fahrzeugs seinen Verpflichtungen Genüge leisten kann. Die höchstzulässige Geschwindigkeit in geschlossenen Ortsteilen beträgt für Kraftfahrzeuge bis zu 5,5 t Gesamtgewicht 40 km, darüber 30 km in der Stunde. Bei lebhaftem Verkehr, Dunkelheit, Nebel, besonderen Straßenverhältnissen usw., muß so langsam gefahren werden, daß das Fahrzeug auf die den jeweiligen Umständen entsprechend kürzeste Entfernung zum Stehen gebracht werden kann; ebenso vor Fußgängerüberwegen, Schulen und Krankenhäusern (vor den beiden letzten, soweit Verkehrsschilder aufgestellt sind). Fahrzeuge, die infolge ihrer Bauart oder Ladung ein außergewöhnliches Geräusch verursachen, dürfen innerhalb geschlossener Ortsteile überall nur in Schrittgeschwindigkeit fahren, desgleichen Fahrzeuge a) während des Einbiegens in eine andere Straße beim Ueberqueren der Schutzwege, b) beim Einfahren und Einbiegen in einen Hauptverkehrsweg, falls an der Kreuzung keine Verkehrsregelung stattfindet, c) während der Ausfahrt von einem Grundstück auf die Straße und umgekehrt (Einfahrt). Für einzelne Straßen bestehen Geschwindigkeitsbeschränkungen (siehe diese).

Fahrordnung. Fahren ist nur auf der Fahrbahn erlaubt. Es muß die rechte Seite der Fahrbahn eingehalten werden; die linke Seite ist nur zum Ueberholen (siehe dieses) zu benutzen. Langsam fahrende Fahrzeuge haben möglichst die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten. In Einbahnstraßen darf die ganze Breite der Fahrbahn ausgenutzt werden, soweit dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Plätze sind im allgemeinen nach rechts im Rundverkehr zu umfahren. Fahren beim Einbiegen siehe Einbiegen. Wo keine Gehbahnen abgegrenzt sind und die Breite der Fahrbahn es zuläßt, muß in 1 m Abstand vom Straßenrand gefahren werden. Sind zwei getrennte Fahrbahnen vorhanden, so darf nur auf der in der Fahrtrichtung rechts liegenden Fahrbahn gefahren werden. Sind drei Fahrbahnen vorhanden, so ist die mittlere nur für Kraftfahrzeuge bestimmt. Fuhrwerke dürfen nicht nebeneinander in gleicher Richtung fahren, abgesehen vom Ueberholen. Wettfahren auf der Straße ist verboten. Wiederholtes Hin- und Herfahren auf kürzeren Strecken, insbesondere zum Einfahren von Fahrzeugen oder Anlernen von Führern, ist verboten. Bleibt ein Fahrzeug liegen, so ist sofort für seine Wegschaffung zu sorgen; will man das Fahrzeug einstweilen am Rande der Fahrbahn stehen lassen, so ist die Erlaubnis des zuständigen Polizeireviers einzuholen (siehe Sommerweg, Ausweichen, Ueberholen).

Fahrrad. Jedes Fahrrad muß versehen sein:
1. mit einer sicher wirkenden Hemmvorrichtung (auch Rücktrittbremes),
2. mit einer helltönenden Glocke zum Abgeben von Warnungszeichen,
3. mit einer Beleuchtungseinrichtung (siehe Beleuchtung).

Diese Vorschrift gilt auch für (Transport-) Dreiräder usw. Der Radfahrer ist dafür verantwortlich, daß sich das Fahrrad in vorschriftsmäßigem Zustand befindet und gegebenenfalls beleuchtet ist. (Siehe auch Radfahrer).

Fahrschein siehe Führerschein.

Fahrtrichtungsanzeiger sind nicht vorgeschrieben, können aber benutzt werden. Sie müssen so angebracht sein, dass der Führer den Stand des Zeigers jederzeit beobachten kann (siehe Einbiegen). Für beleuchtete Zeichen ist gelb-rotes Licht vorgeschrieben (siehe dieses).

Fahrzeuge im Sinne der Straßenordnung sind Fuhrwerke und Kraftfahrzeuge (nicht also Schienenfahrzeuge, Fahrräder usw.; siehe auch Beschaffenheit der Fahrzeuge).

Digitized by Google

Kein Vorfahrtsrecht der Straßenbahn

Ob auf Grund landesrechtlicher Vorschriften den Straßenbahnen gegenüber anderen Verkehrsmitteln und insbesondere den Kraftfahrzeugen ein Vorfahrtsrecht anzuerkennen sei, ist eine vielumstrittene und in der Oeffentlichkeit häufig diskutierte Frage. Das Kammergericht hat in einem Urteil vom 5. November 1928 diese Streitfrage zugunsten des Kraftfahrzeuges entschieden und damit endlich die sehr zu begrüßende Anpassung der Rechtsprechung an die fortschreitende Umstellung des Verkehrs auf schienenlose Transportmittel vollzogen.

Die Entscheidung ist wesentlich auf die Auslegung des in der KVO. gebrauchten Begriffs „Fahrzeug" abgestellt. In dem Urteil heißt es u. a.: „Bei den den Fahrverkehr, d. h. das Verhalten der Kraftfahrzeuge auf öffentlichen Wegen regelnden Vorschriften der §§ 21 ff . . . kommen zum erheblichen Teile auch die Beziehungen der Kraftfahrzeuge zu anderen Wegebenutzern sowie Fußgängern in Betracht . . ." Der Begriff „Fahrzeuge" umfaßt, wie aus § 1 KVO. herzuleiten ist, neben den Kraftfahrzeugen auch Pferdefuhrwerke und solche Fuhrwerke, welche durch Menschen fortbewegt werden, sowie Schienenfahrzeuge und andere Fahrzeuge. Wenn daher § 24 der KVO. das Wort „Fahrzeuge" verwendet und bestimmt: „An den Kreuzungen und Einmündungen von Wegen hat . . . das auf einem Hauptverkehrswege sich bewegende Kraftfahrzeug die Vorfahrt gegenüber dem aus einem Seitenweg kommenden Fahrzeug; im übrigen hat das von rechts kommende Fahrzeug die Vorfahrt", so ist anzunehmen, daß die KVO. hier die Beziehungen des Kraftfahrzeuges zu allen Fahrzeugen, mögen diese Kraftfahrzeuge oder andere Fahrzeuge sein, im Auge hat . . . Diese Auslegung entspricht auch, wie das Rundschreiben des Reichsverkehrsministers an die Landesregierungen vom 13. Juli 1927 — K 1915. 18 — ergibt, der Auffassung derjenigen Stelle, von welcher die KVO. ausgegangen ist. — Was das vorliegend in Betracht kommende Vorfahrtsrecht der Schienenfahrzeuge anbetrifft, so bestimmt § 5 Abs. 2 der Regierungspolizeiverordnung vom 8. März 1907/28. 1. 26:

„Sobald sich ein Zug nähert, müssen die die Bahn kreuzenden Fahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger, Treiber von Vieh oder Lasttieren in angemessener Entfernung von der Bahn, und zwar, sofern Warnungstafeln vorhanden sind, an diesen halten oder die Bahn schnell räumen."

Indem hiermit der Straßenbahn als solcher die Vorfahrt vor jedem anderen Fahrzeug gegeben ist, setzt sich aber diese Vorschrift zum Teil in Widerspruch mit § 24 KVO., soweit nämlich der Straßenbahn gegenüber einem Kraftfahrzeuge auch dann die Vorfahrt gegeben wird, wenn sie weder von rechts kommt, noch auf einem Hauptverkehrswege die Fahrbahn eines aus dem Seitenwege kommenden Kraftfahrzeuges kreuzt. Soweit dieser Widerspruch reicht, wird die Geltung des § 5 Abs. 2, da Reichsrecht vor Landrecht geht, durch § 24 KVO. eingeschränkt.

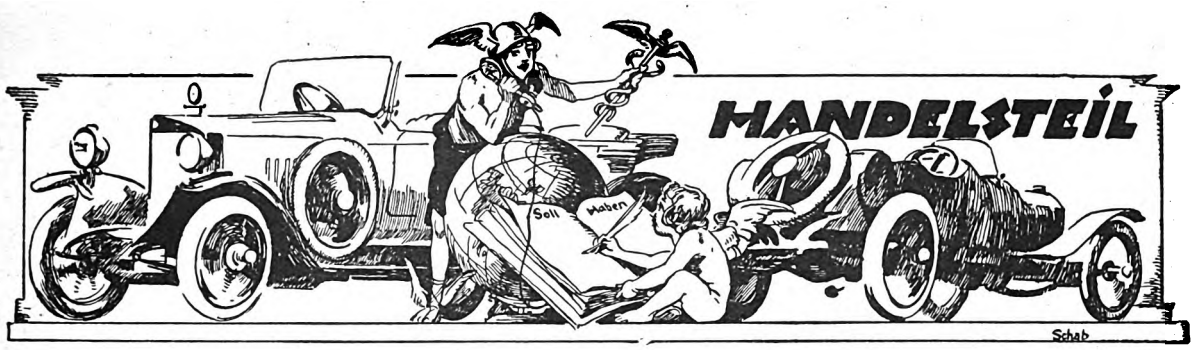
Die Vorfahrt nach § 5 kann nur einer Straßenbahn zustehen, die auf einem Hauptverkehrswege fährt, während das Auto aus einem Seitenwege kommt, oder, falls es sich um zwei Hauptverkehrswege oder zwei Nichthauptverkehrswege handelt, derjenigen Straßenbahn, die von rechts kommt. In den anderen Fällen würde das auf dem Hauptverkehrswege bzw. von rechts kommende Auto die Vorfahrt haben.

§ 5 Abs. 2 ist daher durch § 24 KVO. zwar nicht beseitigt, aber in seinem Geltungsbereiche in dem erwähnten Umfange eingeschränkt worden. — Aehnlichen Erwägungen folgt ersichtlich auch der Runderlaß vom 27. Juli 1928 (MBl. i. V. Sp. 875) sowie der Runderlaß vom 6. August 1928 (a. a. Sp. 877), welcher die Ersetzung der das Vorfahrtsrecht der Straßenbahn als solcher betreffenden polizeilichen Bestimmungen durch die das Vorfahrtsrecht betreffenden Bestimmungen der Straßenverkehrsordnungen und damit die formale Beseitigung des Widerspruches mit § 24 KVO. ins Auge fassen. Diese Erlasse und die bereits oben erwähnten Erlasse des Reichsverkehrsministers und des Landwirtschaftsministers erweisen als Absicht der vorgebenden Faktoren, eine einheitliche Regelung des Vorfahrtsrechtes für den gesamten Fahrverkehr herbeizuführen. *1421*

Das Geräusch von Motorrädern darf Personen nicht belästigen

Der Motorradfahrer B. war durch die Schöneberger Straße in B.-Tempelhof gefahren und von einem Polizeibeamten zur Anzeige gebracht worden, weil sein Motorrad eine längere Strecke erheblich geknattert habe. Gegen eine Strafverfügung beantragte B. gerichtliche Entscheidung und betonte, daß er allerdings am 22. April 1927 durch die erwähnte Straße gefahren sei; bei dieser Gelegenheit habe aber sein Rad nicht mehr Geräusch verursacht, als es um die Zeit gemacht hat, als es amtlich geprüft und für brauchbar erklärt worden sei. Das Amtsgericht sprach auch den Angeklagten frei, da die Angaben des Polizeibeamten nicht ausreichend erscheinen, um den angeklagten Radfahrer zu verurteilen. Diese Entscheidung focht die Staatsanwaltschaft durch Revision beim Kammergericht an, welches auch die Vorentscheidung aufhob und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückverwies, indem u. a. ausgeführt wurde, der Vorderrichter erachte den Angeklagten hauptsächlich deshalb nicht für strafbar, weil es sich um das gewöhnliche Geräusch gehandelt habe, welches Krafträder verursachen. Die Kraftfahrzeugverordnung in neuer Fassung schreibe vor, daß die Kraftfahrzeuge verkehrssicher und so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein müssen, daß nicht nur Feuer- und Explosionsgefahr, sondern auch jede Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Geräusch, Rauch, Dampf oder üblen Geruch ausgeschlossen sei. Es müsse demnach vom Amtsgericht geprüft werden, ob das Geräusch des betreffenden Motorrades geeignet gewesen sei, Personen zu belästigen. (3. S. 443. 27.) *1115*

Digitized by Google



Opel verkauft! — die deutsche Wirtschaft verdient!

Ein genialer Schachzug?

Wenn man die Sonderberichte der Weltpresse mit den Dementis aus Rüsselsheim auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen versucht, kommt man zur Erkenntnis, daß die öffentliche Meinung bei all diesen Diskussionen am Kernpunkt des Problems bisher achtlos vorübergegangen ist. Vor allem ist es das Schlagwort „Ueberfremdung", das uns zu Fehlschlüssen verleitet. Es ist müßig, darüber zu streiten, ob der Verkauf der größten deutschen Automobilwerke bereits vollzogen ist oder aber ob die Verhandlungen noch schweben. Wichtiger erscheint es uns, den Fall von der rein volkswirtschaftlichen Seite aus zu betrachten, wobei wir schon jetzt feststellen, daß wir in einer Vereinigung Opel-Generalmotors für die deutsche Wirtschaft als Ganzes und für die deutsche Automobilindustrie im besonderen einen Vorteil erblicken, der sich in Form von erweiterter Arbeitsgelegenheit, höheren Exportziffern und billigeren Inlandspreisen auswirken wird.

Die Opelwerke, die ja bekanntlich weit über die Hälfte der deutschen Automobile herstellen, sind ein lebenswichtiges Aktivum unserer Wirtschaft und ein beachtliches Hindernis für die Expansionsbestrebungen der amerikanischen Automobilindustrie.

Das Ringen um den deutschen Käufer droht nun immer mehr zu einem rücksichtslosen, mit allen Waffen geführten Preiskampf auszuarten, dessen Ausgang bei der hinlänglich bekannten Einstellung des deutschen Publikums, Auslandsprodukten gegenüber, sowie in Anbetracht der Kapitalsübermacht der Amerikaner, kaum zweifelhaft sein kann. Eine Niederlage der deutschen Automobilindustrie aber würde das Heer unserer Arbeitslosen um Zehntausende vermehren und Industrieanlagen, in denen Millionenwerte des deutschen Volksvermögens investiert sind, brachlegen. Die Amerikaner, jeder Rücksicht auf eine einheimische Konkurrenz enthoben, würden dann ihre Preise nach Belieben festsetzen können (wie wir ähnliches bei den Kämpfen der Oelmagnaten erlebten), sie würden auch der Notwendigkeit überhoben sein, in besonderen Montagewerkstätten deutsche Arbeiter zu beschäftigen und deutsche Rohstoffe zu verwenden.

Es wäre für die Amerikaner entschieden ökonomischer, ihre Wagen, so wie sie vom laufenden Band kommen, von Amerika aus fertig zu exportieren; dazu kommt, daß die amerikanische Arbeiterschaft sich ohnehin in letzter Zeit sehr energisch gegen die amerikanischen Montagewerkstätten im Ausland wendet, in deren Errichtung sie eine starke Beschränkung ihres Verdienstes erblickt.

Richtige Erkenntnis dieser schwierigen Wirtschaftslage, soziales Gewissen und Verantwortungsgefühl mögen die Leiter der Opelwerke dazu bewogen haben, sich mit den Amerikanern an einen Tisch zu setzen und unter Hintansetzung ihrer persönlichen Interessen eine Verbindung einzugehen, welche die deutsche Wirtschaft vor aufreibenden Kämpfen bewahrt, und in geschickter Weise das amerikanische Kapital in den Dienst deutscher Wirtschaftsinteressen stellt. Denn nach allem, was wir über die Verbindung Opel-General Motors hören, bedeutet sie keineswegs eine Amerikanisierung unserer heimischen Industrie, sondern vielmehr eine Verdeutschung einer amerikanischen Niederlassung.

Amerikanisches Kapital und amerikanische Fabrikationstechnik werden sich mit deutschem Fleiß und Erfindergeist verbinden. Diese Vereinigung Opel-General Motors ist eine Tat! Sie wird unweigerlich Deutschland zum Ausgangspunkt der Motorisierung Europas machen. *1447*

Die Weltmarktlage für Benzol

Benzol als Motorenbetriebsstoff genießt in Deutschland schon seit Jahren eine Höherbewertung gegenüber gleichartigen Erzeugnissen wie z. B. Benzin. Die Tatsache, daß der Benzolpreis auch in Zeiten stärkster Depression des deutschen Treibstoffmarktes und eines Ueberangebots an Benzol in Deutschland nicht auf den Benzinpreis oder etwa noch darunter gesunken ist, kann als Beweis dafür gewertet werden, daß der höhere Benzolpreis nicht als eine Zufallserscheinung, hervorgerufen vielleicht durch besonders günstige Markt- oder Saisonverhältnisse, anzusehen ist, sondern als ein natürlicher Ausdruck des Wertunterschiedes zweier gleichartiger Erzeugnisse.

Interessant ist in diesem Zusammenhange die Feststellung, daß sich ganz unabhängig von den deutschen Marktverhältnissen in den beiden anderen, über eine verhältnismäßig große Benzolerzeugung verfügenden Ländern, nämlich in England und den Vereinigten Staaten von Amerika, die Benzolpreise ebenfalls eine ansehnliche Vorrangstellung gegenüber dem Benzin errungen haben. Diese Tatsache verdient deswegen besondere Beachtung, weil in diesen beiden Ländern die Vorbedingung für eine Höherbewertung des Benzols früher nicht in dem Umfange gegeben war wie in Deutschland. In England sowohl wie in U. S. A. sind fast ausschließlich Automobilmotoren mit niedriger Verdichtung in Gebrauch, während in Deutschland vorwiegend solche mit höherer Verdichtung verwendet werden, in welch letzteren die wertsteigernden Eigenschaften des Benzols bekanntlich

Digitized by Google

viel augenscheinlicher hervortreten als in niedrig verdichtenden. Seit mehreren Jahren wird aber auch in England und seit kurzer Zeit auch in den U. S. A. in ständig zunehmendem Maße Benzol teils als Benzol-Benzingemisch teils als Zusatz zur Verbesserung des Benzins verwendet, weil auch in diesen Ländern die Erkenntnis, daß durch ein mit Benzol verbessertes Benzin eine nicht unwesentliche Leistungssteigerung des Motores erzielt wird, immer mehr an Boden gewinnt.

Ein Vergleich der Preisnotierungen für Benzol in England und U. S. A. zu Anfang und Ende des Jahres 1928 zeigt, daß in diesen Ländern die Benzolpreise stark gestiegen sind, doch ist ein Teil dieser Preissteigerung auf die im gleichen Zeitraum eingetretene Erhöhung der Weltmarktpreise für Benzin zurückzuführen. Ein solcher Preisvergleich ergibt folgendes Bild: Anfang 1928 sind in Deutschland Offerten für englisches Benzol festgestellt worden, die bei etwa 26 RM. je 100 kg ab englischen Häfen gelegen haben; zu diesem Preis sollen auch Abschlüsse zustandegekommen sein. Heute wird für Benzol aus englischer Erzeugung für den Export nach Deutschland ein Preis von etwa 39 RM. je 100 kg ab englischen Ausfuhrhäfen gefordert. Aber selbst zu diesem Preise ist es nicht möglich, nennenswerte Partien für die Verschiffung nach Deutschland zu erhalten. In den U. S. A. lag zu Anfang dieses Jahres der Kesselwagenpreis für ger. 90er Benzol bei etwa 17,75 RM. je 100 kg ab Werk, während heute ein Preis von über 32 RM. je 100 kg ab Werk gezahlt wird.

Das scharfe Anziehen der Benzolpreise in den U. S. A. im letzten Jahre und die immer geringer werdende Neigung zur Benzolausfuhr ist nicht zuletzt darauf zurückzuführen, daß in den U. S. A. neben dem Bedarf für motorische Zwecke schon seit geraumer Zeit eine außerordentlich starke und kaum zu befriedigende Nachfrage nach Benzol-Homologen (Toluol und Lösungsbenzol) als Lösungsmittel zur Herstellung von Zellulose-Lacken besteht. Da diese Lacke in der Hauptsache für den Anstrich von Automobil-Karosserien verwendet werden, ist es unter Berücksichtigung der riesigen Automobilerzeugung Amerikas — man schätzt die Automobilerzeugung in den U. S. A. im Jahre 1928 auf rund 4 000 000 Fahrzeuge — leicht zu erklären, daß ein erheblicher Bedarf an diesen Lacken und demgemäß auch an Benzol-Lösungsmitteln besteht. Wie stark beispielsweise die Nachfrage nach Benzol-Lösungsmitteln in den U. S. A. ist, geht schon daraus hervor, daß der Preis für Toluol rund doppelt so hoch ist als der für ger. 90er Benzol und daß selbst Lösungsbenzol I (Solvent-Naphtha) rund 30% mehr als dieses kostet.

Für die Beurteilung der weiteren Gestaltung der Benzol-Weltmarktpreise ist die Tatsache von Wichtigkeit, daß in diesem Jahre die Exportpreise für U. S. A.-Benzol nicht wie früher im Winter zurückgegangen, sondern weiter in die Höhe gesetzt worden sind. Daraus kann gefolgert werden, daß die Benzolpreise im Verlauf des nächsten Jahres, wenn der Kraftstoffverbrauch allgemein wieder zunimmt, weiter in die Höhe gehen werden. Mit einem Weiterbestehen der heutigen ansehnlichen Einfuhr amerikanischen Benzols nach Deutschland dürfte, falls die deutschen Benzolpreise sich dieser Weltmarktbewegung nicht anschließen sollten, schwerlich zu rechnen sein. *1364*

Kleine Mitteilungen

Osterfahrt nach Paris

Der Deutsche Auto-Club (D. A. C.), der im Vorjahr eine erfolgreiche Fahrt nach Oesterreich veranstaltet hat, die ihm im Inland und in Oesterreich viele Mitglieder und Freunde zuführte, fährt in diesem Jahr zu Ostern nach Paris und an die Riviera. Die Fahrt ist ausschließlich als Gesellschafts-, Touren- und Erholungsfahrt gedacht, wenn auch einzelne sportliche Wertungen vorgesehen sind. Die Fahrt beginnt in Hannover, geht über Köln, den Rhein entlang nach Koblenz, die Mosel aufwärts nach Trier, von dort über Metz, Verdun nach Paris, wo ein dreitägiger Aufenthalt vorgesehen ist. Dann geht es weiter südwärts über Lyon, in die Provence und an die Riviera. Die Rückfahrt führt nach Mailand, in die Schweiz bis Lugano und über Zürich, Schaffhausen, Nürnberg bis zum Ziel in Leipzig. Nähere Einzelheiten und Ausschreibung der Fahrt, die nicht nur Mitgliedern des Deutschen Auto-Clubs offen steht, sind in der Reichsgeschäftsstelle des Deutschen Auto-Clubs, Berlin W 30. Neue Winterfeldtstr. 20 (Barbarossa 8937) erhältlich. *1441*

Ford und Rußland

Fußend auf einer amtlichen russischen Bekanntmachung, machte kürzlich durch einige deutsche Zeitschriften die Mitteilung die Runde, wonach Ford beabsichtigt, in nächster Nähe Moskaus eine Auto- und Schlepperfabrik mit einer Jahresleistung von etwa 150 000 Einheiten aufzubauen.

Eingehende Mitteilungen haben ergeben, daß die Unterzeichnung eines entsprechenden Vertrages noch in weiter Ferne liege, da seitens Ford folgende Vertragspunkte ausgearbeitet worden sind: a) das Verhältnis der Beteiligung macht seitens Rußland 55 v. H. und seitens Ford 45 v. H. aus; b) seinen Kapitalanteil führt Ford teils in Werkzeugmaschinen, Ausrüstung und hochwertigen Stahlsorten, die in Rußland nicht erzeugt werden, teils in bar zu; c) das höhere technische Personal und Instrukteure werden von Ford aus Amerika gestellt; d) die russische Regierung verpflichtet sich, in amerikanischen Banken in amerikanischer Valuta oder anderen festen Werten einen der Fordschen Einlage gleichen Betrag zuzüglich des Ford zukommenden, nach Inbetriebsetzung zu erwartenden Gewinnanteils für das erste Betriebsjahr zu deponieren; e) falls aus dem einen oder anderen Grunde das Unternehmen keine Dividende abwerfen wird, oder die beiden Kontrahenten den Vertrag lösen sollen, so tritt der deponierte Betrag in den Besitz von Ford, und die Werke — in den Besitz von Rußland über.

Bekanntlich ist Ford in letzter Zeit zur Herstellung eines neuen Wagenmodells übergegangen, weshalb er eine Unzahl alter Werkmaschinen, Formen, Gießereimodellen usw. nachbehalten hat, die er gern nach Rußland abstoßen und damit die neue projektierte Fabrik ausrüsten würde, da in Amerika kein Bedarf für derlei Sachen vorliegt. Derjenige Bargeldteil, der der Honorierung der amerikanischen Fachleute und zur Begleichung der Fracht aus Amerika dienen soll, wird beschafft durch den Verkauf an Rußland einiger Tausende Fordwagen alter Bauart, die heute weder in Amerika, noch in Europa Absatz finden können und nur Lagerkosten verschlingen. Carl H. Peters. *1434*

Verdoppelung der Autoausfuhr nach der Tschechoslowakei

Nach einer Meldung aus Prag stieg die Einfuhr der Tschechoslowakei an Personen- und Lastkraftwagen in den ersten elf Monaten 1928 von 3384 auf 3631 Stück um etwa 10 v. H. Der französische Anteil ging in dieser Zeit von 515 auf 399, der italienische

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen.

Firma	letzte Divid.	Datum 19. 2.	1. 3.	11. 3.
Adler	5	55	51	55
Allg. Berl. Omnibus	10	190	188	188
A. E. G.	8	175	166	164
Augsb.-Nrbg. (M. A. N.)	6	90	86	86
Bln.-Karlsr. (D. W. F.)	0	66	66	67
Calmon	0	40	41	41
Chillingworth	9	104	104	102
Continental	6	138	141	139
Daimler-Benz	0	58	55	55
Dürener Metallw.	10	225	218	220
Dürkopp	0	35	34	35
Frankf.-Pokorny	6	62	61	66
Hanomag	0	45	44	46
Harb. Gummi (Phoenix)	0	77	75	80
Horchwerke	8	109	108	109
Kronprinz	8	81	80	80
Magirus	0	34	36	32
Motorenfabrik Deutz	0	67	66	66
NAG	0	35	32	33
NSU	0	26	27	25
Nürnb. Herkules	5	44	43	—
Peters Union	8	100	104	102
Siemens & Halske	14	381	375	369
Vomag	6	66	66	67
Wanderer-W.	6	93	95	100

Kleinhandelspreise Berlin.

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	15. 3.	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	45,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol) III	„	111,— M/100 kg

Kraftwagenbereifung.

Ballonreifen (Wulst).

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	57,40	10,—
760× 90	60,20	10,50
765×105	78,—	12,60
815×105	86,20	13,60
820×120	102,—	15,30
880×120	117,30	16,30
895×135	137,70	19,—
Type Ballon, Niederdruckreifen (Wulst).		
715×115	55,—	10,20
730×130	65,30	11,80
775×145	81,—	14,10

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen.)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,00
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	165,00—170,00

(Berlin 6. 3. 29)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 76,00
Zink	„ 53,00
Barr-Aluminium	„ 190,00
Zinn (Hamburg Termin Dez.)	„ 454,00
Antimon	„ 81,50
Kupfer	„ 185,25

Reichsindex Februar 154,4.
1914 = 100.

von 676 auf 573 Einheiten zurück, während der Bezug aus Oesterreich mit 327 Stück stagnierte. Dagegen hat sich die Einfuhr aus Deutschland verdoppelt, und zwar von 278 Kraftwagen 1927 auf 569 im Jahre 1928. Sonst stieg nur noch der amerikanische Anteil von 1003 auf 1567 Kraftwagen. Auch im Motorradgeschäft konnte Deutschland auf dem tschechischen Markt fester Fuß fassen. Bei einer Gesamteinfuhr von 5890 Motorrädern in den ersten 11 Monaten 1928 lieferte Deutschland 1249 Stück gegen 980 von 5779 Rädern im Jahre 1927. *1422*

Olex-Anglo-Persian

Die Olex G. m. b. H. besitzt ein Kapital von insgesamt 24 Mill. M., von dem die Deutsche Petroleum-A.-G. bisher 60 Prozent und die Anglo-Persian 40 Prozent besaßen. Bei der Anglo-Persian, dem größten Lieferanten der Olex, bestand schon länger der Wunsch, diese Beteiligung zu verstärken. Nach Londoner Meldungen hat nun die Anglo-Persian ein weiteres Paket von nominal 8,4 Mill. M. der deutschen Olex-Gesellschaft von der Deutschen Petroleum A.-G. erworben. Einschließlich dieser Transaktion be-

Digitized by Google

sitzt die Anglo-Persian-Gruppe 75 Prozent des Olex-Kapitals. Von deutscher Seite wird erklärt, daß zwar Verhandlungen mit der Anglo-Persian schweben, ein endgültiger Abschluß sei aber noch nicht erfolgt.

Firmenberichte

BMW bleiben bei 14 Prozent. Entgegen den umlaufenden Börsengerüchten teilt die Verwaltung der Bayerischen Motoren-Werke mit, daß auch für 1928 mit der unveränderten Dividende von 14 Prozent zu rechnen ist.

Mannesmann Mulag A.-G., Aachen. Nachdem die Gesellschaft im Juni v. J. mit ihren Gläubigern einen Vergleich abgeschlossen hat, der wohl inzwischen zum größten Teil durchgeführt sein dürfte, beruft die Gesellschaft nunmehr ihre Generalversammlung ein, in der über die endgültige Reorganisation Beschluß gefaßt werden soll. Es bestätigt sich, daß fast das ganze Aktienkapital als verloren anzusehen ist. Auf der Tagesordnung der Generalversammlung steht nämlich die Herabsetzung des 3,5 Mill. M. betragenden Kapitals im Verhältnis 70 : 1 auf 50 000 M. unter gleichzeitiger Erhöhung des Stammkapitals um bis zu 3 Mill. M. Ferner wird die Neuwahl des Aufsichtsrats beantragt.

Waggonfabrik Fuchs, Heidelberg. Das Vergleichsverfahren zur Abwendung des Konkurses ist durchgeführt; 98 Prozent Gläubiger haben der vorgeschlagenen Regelung zugestimmt, die bedingt gegeben wurde unter der Voraussetzung der Möglichkeit der Beschaffung neuer Betriebsmittel. Die mit der Stadt Heidelberg aufgenommenen Verhandlungen über die Gewährung eines Darlehens von 1½ Millionen M. schreiten voran und lassen eine befriedigende Lösung erwarten. Der nunmehr auf den 21. März einzuberufenden außerordentlichen Generalversammlung soll vorgeschlagen werden, das Vorzugskapital Lit. A und das der Stammaktien im Verhältnis 10 : 1 zusammenzulegen, die Vorzugsaktien Lit. B, die einen obligationsähnlichen Charakter tragen, im Verhältnis 1 : 5. Das zusammengelegte Aktienkapital soll um bis zu 1,5 Mill. M. erhöht werden.

Phänomen-Werke, Gustav Hiller A. G., Zittau i. Sa. Die GV. für das am 30. September 1928 abgelaufene Geschäftsjahr wird für den 18. März nach Dresden einberufen. Die Bilanz schließt mit einem Reingewinn von 195 670,43 RM. (i. V. 186 149,73 RM.). Es wird eine Dividende von 10 v. H. (10 v. H.) auf die Vorzugs- und von 6 v. H. (6 v. H.) auf die Stammaktien vorgeschlagen. Die Beschäftigung ist gegenwärtig zufriedenstellend. Das Werk stellt außer Phänomen-Fahrrädern als Spezialität den Phänomen-Lieferwagen (Typ 4 RL) mit Preßluftkühlung her. Nachdem sich die Phänomen-Preßluftkühlung bei Temperaturen bis minus 35 Grad und andererseits auch bei höchster Sommerhitze ausgezeichnet bewährt hat, ohne Störungen zu zeigen, hat das Modell 1928 sowohl in der Privatwirtschaft als auch bei Behörden und vor allem der Post weiterhin starken Eingang gefunden, worauf der Erfolg der Phänomen-Werke beruht.

Haben Sie schon ein Automobil?

Kennen Sie die Vorteile des deutschen Kraftwagens?

Beachten Sie, was von maßgeblicher Seite über den deutschen Automobilbau gesagt worden ist:

Der Automobilclub von Deutschland hält es für seine Pflicht, seine Mitglieder auf das eindringlichste zu bitten, bei Neubeschaffung von Kraftfahrzeugen die Erzeugnisse der deutschen Automobilindustrie in erster Linie zu berücksichtigen.

Der Ankauf ausländischer Kraftfahrzeuge liegt nicht im Interesse der deutschen Wirtschaft.

Die Frage, ob in Deutschland ein Bedürfnis nach ausländischen Wagen vorhanden sei, **ist zu verneinen.** Sowohl die Konstruktion der deutschen Automobile als auch ihre äußere Ausstattung haben einen Stand erreicht, der **jeden Vergleich mit ausländischen Fabrikaten aushält.** Der beste Beweis hierfür ist die Anerkennung, die deutsche Fahrzeuge auf den Ausstellungen in Genf, Paris, London u. a m. gefunden haben. Ueberall hob man die außerordentlichen technischen Leistungen des deutschen Kraftfahrzeugbaues als führend hervor. Auf die letzte und größte Motorfahrzeugschau des Kontinents, die Internationale Automobil- und Motorrad Ausstellung, Berlin 1928, darf aber noch besonders hingewiesen werden, da sie **mit voller Ueberlegenheit die Leistungsfähigkeit, Qualität und Preiswürdigkeit der deutschen Fabrikate zeigte.** Es kann also auch die Preisstellung der deutschen Wagen heute keinen Grund mehr bilden, ausländischen Fabrikaten den Vorzug zu geben.

Auch die sportlichen Erfolge auf der Internationalen Alpenfahrt und bei den Prüfungen des Nürburgringes sprechen für die Güte der deutschen Wagen, während die auf den internationalen Schönheitskonkurrenzen errungenen Triumphe ihre geschmackvolle Ausstattung bezeugen.

Automobilclub von Deutschland
Das Präsidium: Graf von Arnim-Muskau, Präsident.

Ehren Sie die deutsche Arbeit!

Digitized by Google

Mitteilungen aus der Industrie

Deutsches Kennzeichen „Eichel und Blatt" jetzt auch für österreichische Wagen.

Wie uns von der Steyr-Werke A.-G. mitgeteilt wird, hat der Reichsverband der Automobilindustrie in seiner Sitzung vom 22. Februar d. J. beschlossen, den österreichischen Automobilfabriken die Führung des deutschen Kennzeichens zu gestatten. Die Anbringung des sinnbildlichen Merkmales großdeutscher Arbeit ist nur zulässig für Fahrzeuge, die mit einem deutschen, bzw. österreichischen Motor ausgestattet sind, und soweit diese außerdem mindestens zu 75 % aus deutschem, bzw. österreichischem Material und Lohnarbeit bestehen. — Wie nun die Steyr-Werke A.-G. mitteilt, trifft diese Voraussetzung für ihre Wagen zu, so daß diese also in Zukunft mit dem Kennzeichen „Eichel und Blatt" versehen werden.

Reifen und Federn

Zwischen Reifen und Blattfedern besteht eine für den Kraftwagen je nach den Verhältnissen nützliche oder schädliche Wirkungsgleichheit.

Hat der Reifen das Höchstmaß an Elastizität (Niederdruckbereifung), so wird die stoßverzehrende Wirkung der guten Federung ausgezeichnet unterstützt durch die stoßaufnehmende Reifenelastizität. Eine sorgfältig durchgebildete geschmeidige Federung bewahrt ihrerseits die Reifen vor Stoßüberlastung durch die Fahrbahn und schützt sie vor allzu schnellem Verschleiß. Wirken Federn und Reifen ergänzend zusammen, so ist ihre gemeinsame, stoßverzehrende Kraft groß genug, um die für den Fahrer höchst unangenehmen, für den Wagen sehr schädlichen Fahrbahnstöße aufzufangen und die Lebensdauer des Fahrzeuges um wenigstens 50 Prozent zu verlängern. Deshalb hält beispielsweise die erste Reifengarnitur am längsten, denn die noch nicht verrostete und nicht verschmutzte Federung verrichtet ihre stoßverzehrende Arbeit im Anfang einwandfrei.

Vollgummireifen und verschmutzte und verrostete Federn verwandeln jedoch in kurzer Zeit einen neuen Kraftwagen in einen alten Klapperkasten, und bei den wenig elastischen Hochdruckreifen ist es nicht viel besser.

Niederdruckreifen haben sich daher gegen Hochdruck- und Vollgummireifen siegreich durchgesetzt und sind am modernen Fahrzeug Allgemeingut geworden.

Mit der Blattfederung ist es leider noch nicht so weit. Es ist unbegreiflich, daß die gleitenden, außenliegenden Stahlteile des Autos nicht allgemein durch geeignete Schutzhüllen gegen die zerstörenden Einflüsse von Nässe und Straßenschmutz geschützt werden. Doch die Federung liegt unter dem Wagen, man sieht sie nicht, und klagt der Besitzer einmal dem Verkäufer sein Leid, so werden die Federn gereinigt und gesprengt und — nach 14 Tagen ist es wie vorher, denn es ist unmöglich, die Federn täglich auseinanderzunehmen und zu reinigen. Unwirksam ist es auch, sie äußerlich mit einem Schmier- oder Rostschutzmittel einzureiben, denn es vermischt sich mit dem Straßenschmutz zu einer seifigen, schmirgelartigen Masse, die den Federstahl zerstört.

Dabei gibt es technisch einwandfreie Blattfederschutzhüllen, deren Anschaffungspreis sich durch die Schonung des Fahrzeugs in Kürze amortisiert. Die metallschienengeschützte Wilka-Trias-Federhaut, eine nahtlose, genau der Federung entsprechend gepreßte Schutzhülle aus Spezialleder der Firma Wilkapatent G. m. b. H, Köln, Antwerpener Straße 16, und Berlin SW 61, Belle-Alliance-Str. 84, ist als sehr wirksam

VOMAG

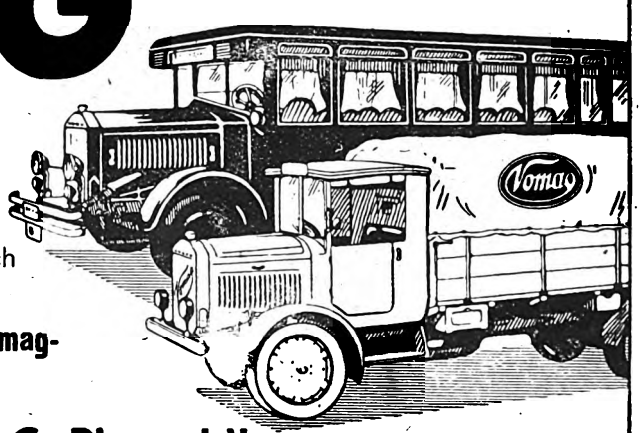
Unerreicht

In Konstruktion, Material und Leistung

Unter schwierigsten Verhältnissen tausendfach bewährt

Große Vorteile durch das einzig dastehende Vomag-Finanzierungssystem

Vogtländische Maschinenfabrik A.-G., Plauen i. V.



Digitized by Google

erprobter Blattfederschutz von Industrie, Fachhandel und Verbrauchern gutgeheißen worden.

Wenn man bedenkt, daß verrostete Federn infolge schneller Ermüdung des Stahls sehr leicht zum Federbruch neigen — und Federbruch heißt vielfach Unfall, oftmals mit tödlichem Ausgang —, so wird das Fehlen einer solchen Schutzhülle am Wagen noch unverständlicher.

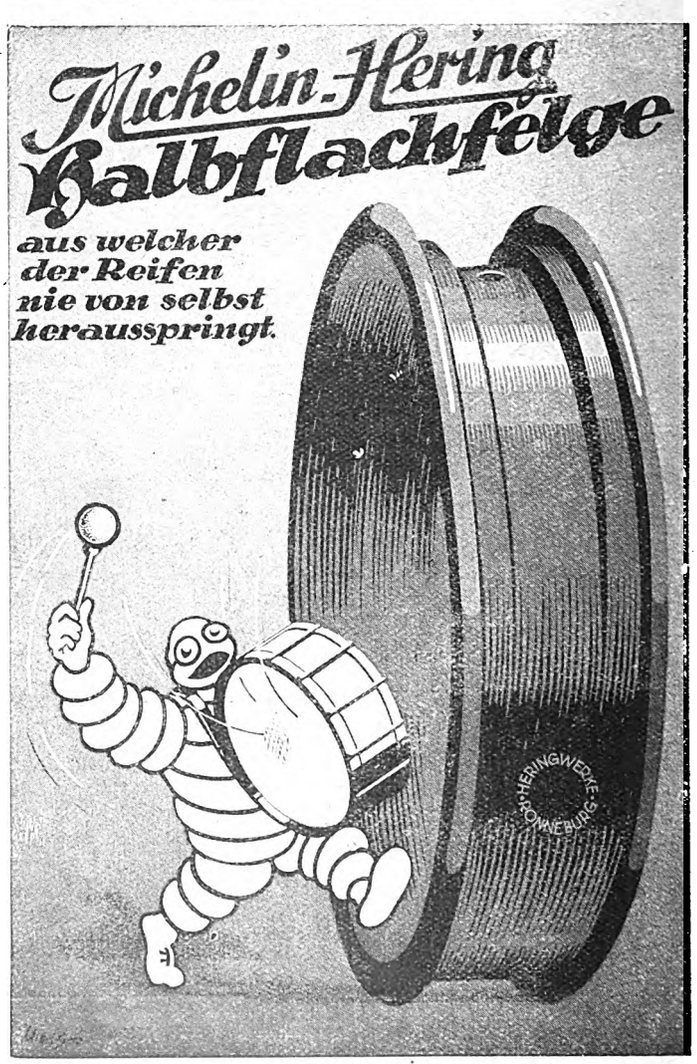
Es gibt für jeden Wagen Spezialfederhautgarnituren, je nachdem, ob die Federung nach Anweisung der Fabrik geschmiert werden soll oder nicht. Wer seinen Wagen lieb hat, schütze die Blattfederung und fahre geeignete Reifen. Wer Schäden nicht abwehrt, ist seinen Wagen nicht wert. 1439

Vorderradantrieb im Schnee

Man erinnert sich noch des Vomag-Omnibusfahrgestells mit Voran-Vorderradantrieb, das auf der letzten Berliner Automobil-Ausstellung von der gesamten Fach- und Tagespresse rückhaltlos als zukunftsvolle Neuerscheinung angesprochen wurde. Einem hier und da aufgetauchten Zweifel, ob dieses Fahrzeug auch auf Bergfahrten seine volle Qualität bewahren, ob der Vorderradantrieb auch dann mit genügender Adhäsion die Vorzüge des ziehenden Kraftorgans entfalten würde — gegen diesen, auf mangelnden praktischen Erfahrungen beruhenden Verdacht ist jetzt unter schwierigsten Verhältnissen ein wirksamer Gegenbeweis erbracht worden.

Bei den Versuchsfahrten, die im Schnee und Eis des sächsischen Erzgebirges angestellt wurden, war einwandfrei festzustellen, daß dieses Fahrzeug mit seinem hohen Gesamtgewicht von 11 200 kg Steigungen von 12,5 Prozent und mehr zum mindesten gleich sicher durchzog wie ein zu Vergleichszwecken mitfahrender, hinterachsgetriebener Omnibus — ein Ergebnis, das in Anbetracht der diffizilen Bodenbeschaffenheit als überaus günstig anzusprechen ist. An diese Versuche schloß sich eine Ueberlandfahrt Plauen—Dresden und zurück, die mit einem Stundenmittel von 32 km anstandslos bewältigt wurde. Gelegentlich erreichte man dabei auf den unter tiefer Schneedecke stark vereisten Landstraßen eine Geschwindigkeit von 72 km/Stunde, ohne daß bei einem derartigen Personenwagentempo unter den Fahrgästen auch nur das geringste Gefühl der Unsicherheit aufgekommen wäre. So intensiv bestätigten sich auch hier wieder die Vorzüge des Vorderradantriebs.

Nach der nunmehr erfolgten Abnahme der ersten beiden Fahrgestelle durch den Auftraggeber, die Kraftverkehrsgesellschaft Freistaat Sachsen, geht man jetzt daran, sie bei den Linke-Hofmann-Busch-Werken in Werdau mit Stahl-Omnibusaufbau zu versehen. Die fertigen Wagen werden binnen kurzem in den normalen Streckendienst gestellt. Inzwischen sind die Erfolge der Vomag innerhalb interessierter Fachkreise nicht unbeachtet geblieben. Es steht zu erwarten, daß die Qualitätserzeugnisse dieser Gesellschaft in glücklicher Kombination mit den Voran-Patenten auf dem internationalen Markte in weitem Maße Eingang finden werden. *1438*



Der kleine Dixi- und der Röhrwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

Digitized by Google

Das bekannteste Richtungssignal

ist der Pfeil. Er läßt kein Mißverständnis aufkommen. Darum ist, wie bei dem „Contax", auch für den Zeiss-Winker die markante Pfeilform gewählt worden. Sie unterscheidet ihn von unzureichenden Punktsignalen, die leicht verwechselt oder gar übersehen werden können.

Durch solide und stabile Konstruktion ist der Zeiss-Winker allen Erschütterungen gewachsen. Seine elektromagnetische Betätigung garantiert für Zuverlässigkeit. Die schmale abgerundete Form des Winkergehäuses paßt zu den modernen Karosserien. Verlangen Sie bei Ihrem Fachhändler ausdrücklich den

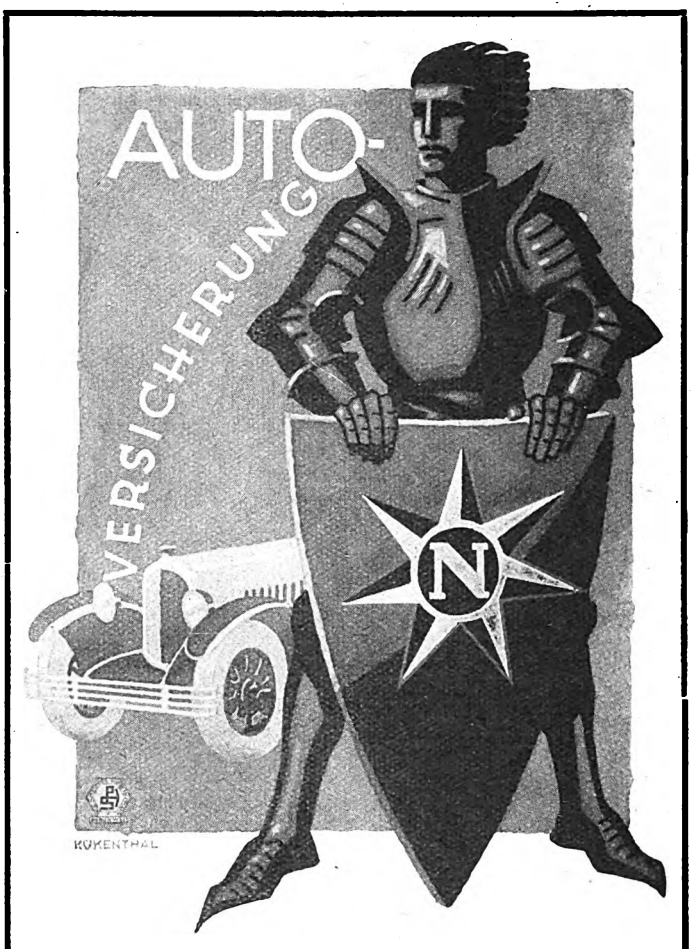
ZEISS Winker

mit dem markanten Pfeil.

Preis pro Paar von RM. 40,— an.
Lieferung durch den Auto-Fachhandel.

Ausführliche Druckschrift Zewe 367 kostenfrei durch Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.

Text: Aco g Kopfklischee 8807



Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft
Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz
sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

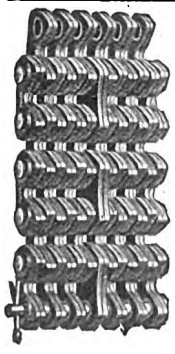
Aufklärung

über die zwingende Notwendigkeit eines technisch vollkommenen Federschutzes gibt Ihnen die Ausrüstung der in der internationalen **Alpenfahrt 28 mit dem I. Preis** ausgezeichneten Brennabor-wagen mit Wilka-Trias-Federhaut (WTF) und ihr **Serieneinbau beim neuen 18/80 PS Mercedes-Benz 8 Zylinder, Typ Nürburg.** Folgen Sie der Erkenntnis führender Fabriken. Verlangen Sie noch heute unsere unverbindl. Offerte.

Wilka-Trias-Federhaut

WILKAPATENT G. M. B. H. KÖLN
KÖLN · ANTWERPENERSTR. 16 · BERLIN SW 61 · BELLE-ALLIANCESTR. 66

AUTOK



Geräuschlose Zahnketten

für Automobil-Motoren zum Antrieb
der Nockenwelle
der Lichtmaschine
des Anlassers usw.

AUTOK - AKT. - GES.
Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207/208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Das billige Auto.** Fischer (Umschau), 10. November 1928, S. 937. Neuzeitliche Bestrebungen zur Verbilligung der Fabrikation: Löhne, Zinsen, Typung und Sonderung, Normung. Massenfertigung, laufendes Band.

IIa. **Verhütung von Motorrückschlägen an Kraftwagen.** Freymann. Ztschrft. VDJ. 19. Januar 1929, S. 87. Rückschlagsichere Andrehkurbeln. Unfallverhütungsvorschriften. Sicherung von Spätzündung beim Andrehen. Entkupplung der Handkurbelwelle.

IIa. **Motoren 1929.** „Merkur". Autowelt. 5. Januar 1929, S. 6. Beschreibung von 6- und 8-Zylinder-Motoren: Mercedes-Benz, Opel, Stoewer, Mannesmann.

IIb. **Ein neuer Pumpen-Zenith-Vergaser.** Motor (London). 1. Januar 1929, S. 1091. Vergaser für 6-Zylinder-Motoren.

IIe. **Neue Wege der Schmiertechnik.** Motor (London). 25. Dezember 1928, S. 1061. Versuche und Neuerungen von Daimler in bezug auf Schmierung und Kühlung des Oels.

IIe. **Die vollautomatische Pallas-Zentralschmierung.** v. Lengerke. Auto-Rdschau. 15. Februar 1929, S. 90. Beschreibung mit Abbildungen der neuen Schmierung, die darauf beruht, daß in druckfestem Behälter eingeschlossene Oelmenge verdampft und wieder verdichtet wird.

IIf 1. **Neuerungen im Omnisbusbau. II. Fahrgestelle.** Friedmann. Verktechn. 1. Februar 1929, S. 67. Vorderradantrieb der Vomag. Zangengetriebebremse von Hansa-Lloyd. Einheitshinterachse der Daag. Sechsradwagen: Dürkopp, Mercedes-Benz, NAG, Hansa-Lloyd (Schwingachsen).

IIf 3. **Vorderachsantrieb für Kraftwagen.** Heller. Ztschrft. VDJ. 19. Januar 1929, S. 85. Beschreibung der Bauarten „Voran" und Rumpler; Anwendung bei Omnibussen und Nutzkraftwagen.

IIf 6. **Grundlagen zur Berechnung der Innenbackenbremsen.** Motwg. 10. Dezember 1928, S. 837. Bemerkungen von Vorwig, Loewenthal zu einem Aufsatz von Egenfeld-Olsen über diesen Gegenstand (siehe Motwag. vom 10. Juli 1928).

IIg. **Aussichtswagen Nr. 611 mit Kurbelverdeck (System Ramseier).** Deutsche Fahrzeug-Technik. 5. Januar 1929, S. 10. Eingehende Beschreibung von Bauart und Bedienung des Verdecks.

IIg. **Kunst und Technik im Fahrzeugbau.** Deutsche Fahrzeug-Technik. 5. Januar 1929, S. 6. Beschreibung von leicht bedienbaren Dachbauarten für Aufbauten.

II k. **Der goldene Pfeil.** Motor (London), 16. Oktober 1928, S. 523. Eingehende Beschreibung des Rennwagens von Major Segrave, der 6,5 km in der Minute fahren soll. Stromlinienform. Motor: 900 PS. bei 3400 Umdrehungen in der Minute.

II k. **Neuer Sechsrad-Geländewagen.** Auto-Rundschau, 1. Januar 1929, S. 12. Horch 8 mit 2 beweglichen Hinterachsen. Durch Zusatzgetriebe 8 Geschwindigkeiten vorwärts. Hinterachsen gegeneinander verdreh- und verschiebbar. Differentialsperre.

III a. **Eisenbahn- und Kraftwagenverkehr in Irland.** Ry. Gette, 22. Februar 1929. Beschreibung eines Verkehrs, bei dem die Kraftwagen auf Eisenbahnwagen aufgesetzt werden.

III a. **Schienenbahnen und Kraftwagen im Rahmen des Gesamtverkehrs.** Müller. Verktechn., 8., 15., 23. November 1928, S. 830, 871. Wesen und Bedeutung beider Verkehrsmittel. Grundlegende Voraussetzungen für öffentliche Kraftfahrlinien. Formen des öffentlichen Verkehrswesens.

III a. **Betrachtungen über Wirtschaftlichkeit und Fahrpreise des zwischenörtlichen Kraftverkehrs zweier benachbarter Großstädte.** Fischbach. Verktechn., 8. November 1928, S. 837. Kritische Untersuchung des Omnibusbetriebs zwischen Duisburg und Hamborn.

IIIb. **Kraftwagen zur Miete.** Auto-Rdschau. 15. Februar 1929, S. 80. Beschreibung einer amerikanischen Organisation, die für Kraftwagenreisen Mietwagen zum Selbststeuern bereitstellt.

III c. **Entwicklung der Kraftomnibuslinien in Preußen.** Schreiber. Verktechn., 2. November 1928, S. 813. Pläne des preußischen Handelsministeriums in bezug auf die Genehmigung von Omnibuslinien.

IIIc. **Elektro-pneumatische Ausrüstung für Omnibusse.** Mod. Trpt. 12. Januar 1929, S. 14. Beschreibung eines Versuchsomnibusses mit elektrisch gesteuertem Druckluftantrieb für Vorder- und Hintertür, Druckluft-Vierradbremse.

IIIe. **Wann kommt die Normung im Betriebsstoffwesen?** Lion. Auto-Rdschau. 15. Februar 1929, S. 26. Anforderungen an den Brennstoff: Reinheit, gleichmäßige Siedetemperatur, Kompressionsfestigkeit. Normung müßte allgemein durchgeführt werden.

IIIe. **Azetylen als Motorbrennstoff.** Lutz. Motwag. 10. Dezember 1928, S. 825. Vergleich von Wasser und Spiritus als Einspritzmittel. Verbrauchszahlen. Wärmewirtschaft. Arbeitsdiagramm. Versuche: günstigstes Mischungsverhältnis für hohe Leistung. Spiritus- und Benzineinspritzung.

IVa. **Lederähnliche Kunststoffe.** Deutsche Fahrzeug-Technik. 5. Januar 1929, S. 21. Anforderungen an Kunststoffe. Kunstleder aus Lederabfällen. Ledertuch. Linoleum. Pegamoid. Gummierte Gewebe.

IVa. **Die genormten Werkstoffe des Kraftfahrbaues und ihre Bearbeitbarkeit.** Wallichs und Krekeler. Motwag. 10. Dezember 1929, S. 832. Normung der Baustoffe für den Motor. Fertigkeitswerte. Bearbeitung durch spanabhebende Werkzeuge. Versuchszahlen, insbesondere von Chromnickelstahl.

IVe. **Die Generalüberholung des Motorrades.** Hofmann. Autowelt. 5. Januar 1929, S. 16. Motorrad soll zu gründlicher Ueberholung ganz auseinandergenommen werden. Durchsicht des Rahmens auf richtiges Spuren der Räder. Anleitung zum Abbau des Motors.

V. **Das Schaumlöschverfahren zur Unterdrückung von Bränden feuergefährlicher Flüssigkeiten in Reparaturwerkstätten und Garagen.** Nellißen. Motwag. 10. Dezember 1928, S. 839. Feuersgefahr bei Nähe von Benzin, Benzol und dergleichen. Bekämpfung des Brandes mit Handfeuerlöscher oder größeren Geräten. Beschreibung solcher Geräte.

V. **Omnibus-Halteanlage einer Eisenbahn.** Mod. Trpt. 9. Februar 1929, S. 21. Baltimore and Ohio-Eisenbahn betreibt Omnibusse zwischen ihrem Bahnhof in New Jersey und New York und hat für diese in New York eine Anlage zur Aufnahme und zum Absetzen der Fahrgäste mit Schaltern, Warteräumen usw. geschaffen. Omnibusse fahren in das Erdgeschoß ein und wenden auf Drehscheibe mit elektrischem Antrieb.

VI. **Die Lastwagenschau.** Friedmann. Auto-Ztg., Berlin. 17. November 1928, S. 28. Sechsradwagen, Antriebe von Vomag; Tatra-Ot-Schnell-Lastwagen auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

VII. **Kraftfahrer und Straßendecke.** Krüger. Verktechn. 4. Januar 1929, S. 13. Eignung der Gesteine und Bindemittel. Grundlagen der Bremssicherheit. Schmutz auf Asphalt. Filmaufnahmen der Straßendecke. Uebertragung der Erschütterungen von der Straße auf die Häuser.

VII. **Die gewölbte Straßendecke als Gummiverzehrer.** Meier. Adac. 4. Januar 1929, S. 8. Vermehrte Abnutzung der Reifen durch Seitenschub bei starker Querneigung.

IX. **Kraftfahrzeug-Außenhandel 1928.** Auto-Rdschau. 15. Februar 1929, S. 84. Ueberblick über den Welthandel mit Kraftwagen. Es wird eine Gemeinschaftsausfuhr der deutschen Kraftwagenfabriken angeregt. Nach englischem, belgischem und französischem Vorgang sollte ein Kolonialwagen entwickelt werden.

IX. **Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1928.** Autowelt. 29. Dezember 1928, S. 6. Gesamterzeugung 1928 etwa 150 000 Kraftwagen und 140 000 Motorräder im Werte von 1 Milliarde. Trotz Fortschritten in der Herstellung geringer Gewinn.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Digitized by Google

Heft 7. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. April 1929

BÜSSING

im Wettbewerb bei Prüfungsfahrten in der Türkei 1928 als ERSTER gewertet. Von 22 Fabrikaten, darunter aus Deutschland . . 5 Österreich . . 1, Belgien . 2, England . . . . 1 Frankreich . . 4, Italien . . 2, Nordamerika 7 steht Büssing an erster Stelle. - Die Fahrten führten über 700 Kilometer lange, unwirtliche Strecken, durch Sand- und Sumpfboden, über Steigungen bis zu 28% und auf wegelosem Gelände bis zu 24%. - Darum:

BÜSSING INTERNATIONAL FÜHREND!

Lastwagen für 2½—8 t Nutzlast, Omnibusse für 18—80 Personen

AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING AKT.-GES.
BRAUNSCHWEIG

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 7 **Berlin, 1. April 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—. bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H 8 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins
An unsere Mitglieder! . . . . . Seite 135
Die 10000-km-Fahrt für Tourenwagen . . . . . „ 135
Tschechenkronen nach Böhmen mitnehmen! . . . . . „ 136
Studienreise zur Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerfragen in U. S. A. unter Führung des Herrn Generaldirektor Kaufmann . . . „ 136
Ungeschützte Bahnübergänge . . . . . „ 136
Die Danziger Hochschule lädt ein . . . . . „ 136
Kein Rutschen mehr? . . . . . „ 136
C. MARIOL, Paris, Eine moderne Pariser Groß-Garage . . . . „ 137
Tür zu — vor dem Abfahren! . . . . . „ 139
Was du nicht willst, daß man dir tu, das füg' auch keinem andern zu! Seite 142
Parken parallel der Bordkante oder unter 45°? . . . . . „ 143
Bücherschau . . . . . „ 144
Kriminal-Inspektor HALM, Heilbronn, Wann befindet sich ein Kraftfahrzeug der Feuerwehr im Dienst? . . . . . „ 146
Wer ist Wo? . . . . . „ 148
Die Reichsbahn und der Kraftwagenwettbewerb . . . . . „ 149
Eisenbahnen und Kraftwagen in England . . . . . „ 150
Kleine Mitteilungen . . . . . „ 151
Firmenberichte . . . . . „ 152
Mitteilungen aus der Industrie . . . . . „ 153
Fachliteratur . . . . . „ 156

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

An unsere Mitglieder!

Bei der erfreulicherweise stets im Wachsen begriffenen Mitgliederzahl des M. M. V. macht sich bei dem organisierten Automobilisten immer mehr das Bedürfnis bemerkbar, auf der Landstraße und auch im Stadtverkehr aus der großen Zahl der Kraftfahrer seine Klubkameraden herauszufinden. Als äußeres Erkennungszeichen hat sich unser altbekanntes M. M. V.-Wagenschild bewährt. Wir machen unsere Mitglieder darauf aufmerksam, daß wir außerdem die gerade in letzter Zeit sehr beliebt gewordenen blauen M. M. V.-Wimpel ausgeben und auch Broschen-, Nadel- und Mützenabzeichen führen.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein

Die 10000-km-Fahrt für Tourenwagen

Für das kommende Jahr ist eine internationaloffene Veranstaltung zur Prüfung der Zuverlässigkeit serienmäßiger Tourenwagen bei der Ueberwindung sehr langer Strecken geplant, zu der Fahrzeuge von über 750 ccm Hubvolumen zugelassen sind, die auf der ganzen Fahrt von mindestens zwei Personen besetzt sein müssen. Unter Zugrundelegung des kürzlich erschienenen Reglements der O.N.S. über serienmäßige Tourenwagen hat der A. v. D. in dem Entwurf zu dieser Ausschreibung eine Strecke von mehr als 10 000 km durch den weniger bekannten östlichen Teil von Europa zusammengestellt, so daß also hinsichtlich der Straßenverhältnisse an Fahrzeug und Fahrer die schwersten Anforderungen gestellt werden. Die Fahrt soll von Köln ausgehen und über München—Belgrad—Konstantinopel—Bukarest—Budapest—Wien—Warschau—Königsberg—Reval—Helsingfors, quer durch Finnland nach Haparanda, entlang der schwedischen Küste über Stockholm und Kopenhagen nach Berlin führen.

Im Interesse einer geregelten Geschäftsführung bitten wir unsere verehrlichen Mitglieder

den fälligen Mitgliedsbeitrag für 1929

möglichst bald einzusenden.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein / Berlin SW 11 / Hafenplatz 5

Postscheckkonto: Berlin NW 7, Nr. 12407

Digitized by Google

Tschechenkronen nach Böhmen mitnehmen!

Der Automobilclub von Deutschland erfährt von dem ihm befreundeten Autoklub der Republik Tschechoslowakei, daß es für die ausländischen Automobilisten von Vorteil ist, sich beim Besuch der Tschechoslowakei mit tschechischem Gelde zu versorgen, damit sie beim Zollbüro die Aufenthaltssteuer entrichten können. Es ist vorgekommen, daß ausländischen Automobilisten die Einreise nach der Tschechoslowakei verweigert wurde, obgleich ihre Dokumente in Ordnung waren, nur weil sie den Betrag an Tschechenkronen nicht bei sich hatten, um die Aufenthaltssteuern zu bezahlen.

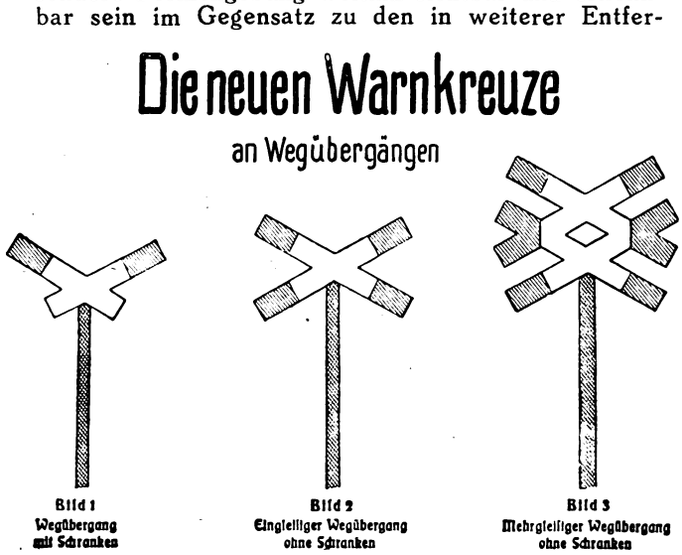
Studienreise zur Prüfung der Kraftfahrzeugsteuerfragen in U. S. A. unter Führung des Herrn Generaldirektor Kaufmann

Der Deutsche Industrie- und Handelstag und die Industrie- und Handelskammer zu Berlin werden im April des Jahres auf Einladung der National Automobile Chamber of Commerce of U. S. A. eine Studienkommission nach den Vereinigten Staaten entsenden, um alle mit der Kraftfahrzeugsteuer zusammenhängenden Fragen und die in U. S. A. gemachten Erfahrungen an Ort und Stelle zu prüfen. An der Studienreise beteiligen sich eine Anzahl Vertreter der Verbände der Kraftfahrzeugwirtschaft. Ferner werden sich der Studienkommission einige Vertreter der Reichsregierung anschließen. Die Studienkommission soll die Erfahrungen mit den einzelnen Kraftfahrzeugsteuerarten (Pauschalsteuer, Benzinsteuer), die Verwaltung der Kraftfahrzeugsteuer, die Verwendung der Steuermittel für Straßenbau sowie alle für die künftige deutsche Kraftfahrzeugsteuerreform maßgebenden Fragen an Hand der Erfahrungen in den Vereinigten Staaten untersuchen. Das auf der Studienreise gesammelte Material wird der Oeffentlichkeit nach Rückkehr der Kommission bekanntgegeben werden. Die Führung der Kommission wird im Auftrage des Deutschen Industrie- und Handelstages und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin Herr Generaldirektor Kaufmann, Berlin, Präsident des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, die Geschäftsführung der Syndikus der Berliner Handelskammer, Herr Dr. Feilchenfeld, übernehmen.

Ungeschützte Bahnübergänge

Endlich Warnkreuze der Reichsbahn.

Die Deutsche Reichsbahngesellschaft ist dabei, vor den Eisenbahnübergängen, die bei fälligem Zugverkehr durch keine Schranke von den Durchgangsstraßen abgesperrt werden könen und daher keinen merkbaren Warnungsschutz gegen Unfälle boten, Warnkreuze statt der bisherigen Warntafeln aufzustellen. Diese Warnkreuze sollen durch ihre besondere Formengebung weithin sichtbar und erkennbar sein im Gegensatz zu den in weiterer Entfernung kaum bemerkbaren Warntafeln. Die neuen Warnkreuze werden rot- und weißgestrichene Arme und dunkelgraue Pfosten haben. Es werden drei Formen verwendet werden: das einfache Halbkreuz an den Wegübergängen mit Schranken, das einfache Vollkreuz an den eingleisigen Wegübergängen ohne Schranke und das doppelte Vollkreuz an den mehrgleisigen Wegübergängen ohne Schranke. Zunächst werden die von Kraftfahrzeugen häufig benutzten Bahnübergänge ohne Schranke hauptsächlich in der Nähe von Berlin mit Warnkreuzen versehen werden. Die Warnkreuze sollen so aufgestellt werden, daß sie von der Straße aus auf eine ziemlich große Entfernung — bei Straßen mit viel Automobilverkehr auf mindestens 50 Meter — gesichtet werden können.



Die Danziger Hochschule lädt ein

Die Technische Hochschule der Freien Stadt Danzig feiert vom 18.—20. Juli 1929 ihr fünfundzwanzigjähriges Bestehen, das — wissenschaftlich und kulturell gleich bedeutsam — festlich begangen werden soll. Die Hochschule der alten Hansastadt an der Ostsee erwartet in diesen Festtagen ihre Angehörigen, ihre Freunde, ihre früheren Lehrer und Schüler aus aller Welt.

Die Erinnerung an Danzig und an hier verlebte schöne Sommertage wird in vielen den Wunsch lebendig werden lassen, dieses Fest mit uns zu begehen. Kommt alle, die Ihr Verständnis habt für die Kultur des Ostens, für ihre Aufgaben und ihre Schwierigkeiten!

Teilt uns möglichst bald mit, ob wir Euch mit Euren Angehörigen erwarten dürfen. Werbt auch bei Euren Freunden für diese Fahrt. Ihr könnt zu Wasser, zu Land oder in der Luft hierherkommen. Wir möchten möglichst zeitig für gute Unterkunft vorsorgen.

Gebt also schnell Eure Zusagen an die Hauptgeschäftsstelle unserer Hochschule. Wir freuen uns auf Euer Kommen!

Rektor und Senat
der Technischen Hochschule Danzig.

1444

Kein Rutschen mehr??

Eine neue Straßenbaumethode ist soeben erfunden worden, die möglicherweise endlich dem gefährlichen, unmodernen und unzweckmäßigen Straßenasphalt den Garaus machen wird. Der Erfinder, J. Robinius, hat eine Methode entdeckt, eine Stampf- oder Walzasphaltdecke durch diagonal gezogene Streifen von Pflastersteinen in kleinere Flächen unterzuteilen, so daß die ins Rutschen geratenden Autoräder immer leichten Halt finden. Durch diese neue „Herkulesstraße" benannte Bauart wird eine ebene und stoßfreie Fahrbahnbefestigung erzielt, die Sicherheit und Geräuschlosigkeit mit geringen Herstellungskosten vereinigt. Zahlreiche Straßenbaufachleute interessieren sich bereits für das neue Verfahren. Die Straßenbauverwaltung von Peru hat bereits 1000 Kilometer Herkulesstraße bestellt, und außer in Nordamerika sollen auch im Rheinland und im Saargebiet schon in nächster Zeit Straßen unter Benutzung der neuen Methode umgebaut werden.

Digitized by Google

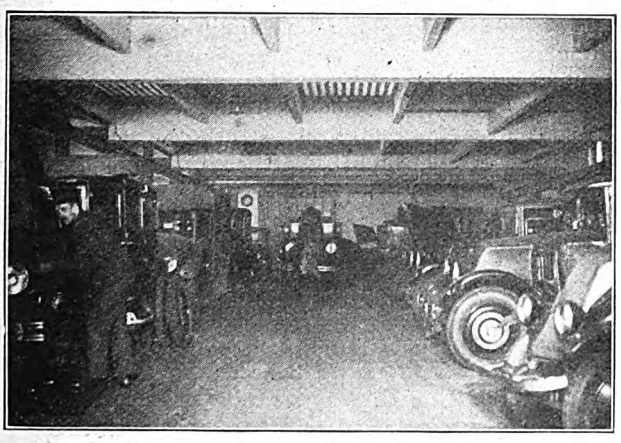
Eine *moderne* Pariser Groß-Garage

Von C. MARIOL, Paris

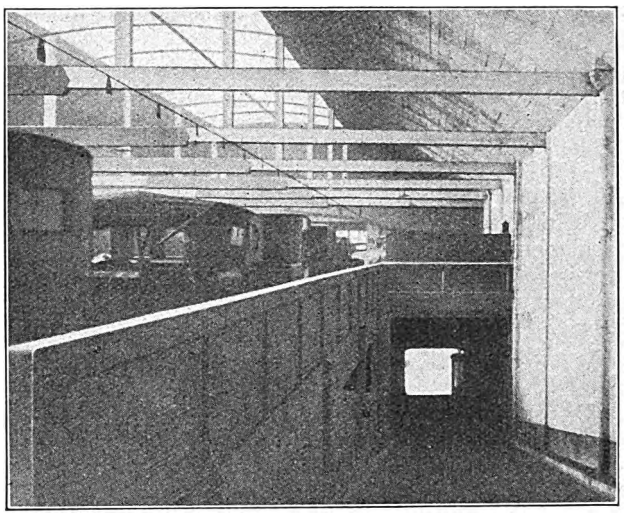
Es ist eine unleugbare Tatsache, daß auch in Frankreich die Entwicklung der Garagen nicht mit der des Automobilwesens Schritt gehalten hat, so daß mit der Zeit ein sehr unliebsames Mißverhältnis, sehr zum Leidwesen aller Kraftwagenbesitzer, entstehen mußte. Wenn dies schon im allgemeinen für Frankreich zutreffend ist, so ist der Mangel an Garagen in Großstädten wie Paris ganz besonders groß.

Durch die Not der Verhältnisse wuchsen in Paris in den letzten Jahren Garagen oder was man so nennen könnte wie Pilze aus dem Boden; darum ist heute selbst in engen, ganz unbedeutenden Gäßchen mindestens ein Etablissement anzutreffen, welches sich, freilich recht oft mit etwas übertriebenem Stolze, „Garage" nennt. Bei allen diesen, eigentlich nur „sogenannten" Garagen, handelt es sich um kleine Privatunternehmen (ehemalige Automobilfabrikarbeiter, Mechaniker usw., die mit Hilfe einiger Ersparnisse ihr Glück auf diese Weise versuchen möchten), die angesichts der sehr hohen Mietpreise innerhalb von Paris sich damit begnügen müssen, nur einige wenige Kraftwagen in sehr primitivem Raume einzustellen, und die selbstverständlich den heute geforderten Komfort nicht bieten und nur kleinere Reparaturen vornehmen können, weil die finanziellen Schwierigkeiten für diese kleinen Pariser Garagenbesitzer unüberwindlich sind und bleiben.

Außer diesen kleinen Garagenunternehmern gibt es aber auch den modernen Garagisten, der dank seiner ausreichenden Geldmittel sein Unternehmen in großem Stile anlegt und sich auf diese Weise leicht die vornehme und wohlhabende Kundschaft sichert. Der Großgaragist ist meist Vertreter einer führenden, tonangebenden französischen Automobilfirma, somit schon vollkommen mit seiner zukünftigen Kundschaft bekannt und mit ihren Wünschen bezüglich der zu errichtenden Großgarage vertraut. Für den Besitzer einer großen modernen Garage in Paris gibt es kein ängstliches Tasten und Zögern. Er geht sicher auf sein Ziel los, denn er verfügt über reiche Mittel, besitzt von vornherein eine große wohlhabende Kundschaft und kennt ihre Forderungen.



Es ist genügend Platz vorhanden, um die Wagen außerhalb der Boxen aufstellen zu können



Auffahrt in den Oberstock und Aufstellung der Wagen

Solch eine hochmoderne Pariser Großgarage ist diejenige von Biguet Frères, die sich im XVI. Pariser Stadtbezirk befindet, der reich an Villen und schönen Privatbesitzungen ist. Von dieser neuen Pariser Biguet-Frères-Garage kann man das gleiche wie von den eleganten Gebäuden der vornehmen Viertel sagen: sie vereint in großen hellen Räumen Luxus und wirklichen Komfort, die, ohne über gewisse Grenzen hinauszugehen, vollkommen den Erwartungen und Forderungen des modernen französischen Kraftwagenbesitzers entsprechen.

Aeußerlich ist nichts besonders Bemerkenswertes an dem Gebäude zu entdecken, wenngleich der schöne, im Erdgeschoß gelegene salonartige Ausstellungsraum mit seiner Blumen- und Pflanzenausstattung einen sehr hübschen und freundlichen Eindruck macht.

Die Zufahrtstraße ist vorbildlich breit, etwa 10 m, und es scheint ein Prinzip der Biguet Frères zu sein, mit dem Platz ganz im allgemeinen nicht zu sparen: Diesen Eindruck gewinnt man sogleich beim Betreten der Großgarage. Da man mit dem Raum nicht geizte, können die Wagen in wirklich geräumigen Boxen untergebracht werden, die je 24 qm groß (4 m breit und 6 m tief) angelegt sind. Auf diese

Digitized by Google

Weise kann der Wagenbesitzer oder sein Chauffeur ungestört und ohne seinen Nachbar zu belästigen an seinem Wagen arbeiten. Elektrische Beleuchtung ist in jeder Box vorhanden, ferner sind sie voneinander durch Mauern getrennt, und ein Wellblechrolladen dient als diebstahlsicherer Verschluß. Auf den Rolladen ist die Nummer der Box aufgemalt. Durch die Trennung der Boxen voneinander und vor allem durch den überall reichlich vorhandenen Platz ist die Pflege der Wagen, selbst in den oberen Stockwerken, wo die verschiedenen Boxen nicht durch Mauern getrennt sind, mit der erwünschten Bequemlichkeit und Ungestörtheit möglich. So kann es in dieser modernen Pariser Großgarage zu keinen Belästigungen bei der Wagenpflege kommen, wie das ja tatsächlich sonst in allen anderen Garagen mehr oder weniger der Fall zu sein pflegt, was dann wegen der oft recht gemischten Kundschaft zu den bekannten unliebsamen, oft recht derben Auseinandersetzungen Anlaß gibt.

Die Wagen sind auf zwei Stockwerke verteilt, zu denen sie auf breiter Rampe mit gutgebauter Kurve gelangen. Dank der sehr praktisch ausgenutzten Raumverhältnisse können 300 Kraftwagen untergebracht werden, doch läßt sich diese Zahl im Bedarfsfalle und bei etwas gutem Willen auf 400 steigern.

In der Biguet-Frères-Garage gibt es keinen Schmutz, keine Oelpfützen, es duftet nicht, wie sonst üblich, mehr oder weniger übel nach Benzin und Oel. Der Geruchssinn wird nicht durch den unangenehmen Geruch, den ich als typischen „Garagengeruch" bezeichnen möchte, belästigt.

Die Sauberkeit, die in dieser neuartigen Großgarage selbst bei ganz überraschendem Besuche von früh bis abends herrscht, ist einfach verblüffend. Der Zementboden, in allen Stockwerken nach den Wänden zu leicht überhöht, ist stets blank und sauber, denn das Waschwasser läuft beim Waschen der Wagen rasch in breite Wasserrinnen, die in den Zementboden eingelassen sind, und verschwindet in weiten Abflußröhren. Zentralheizung und Ventilatoren machen den Aufenthalt in den Garagenräumen auch im Winter angenehm. Wasserspritzen mit entsprechenden Schläuchen sind in gutem Zustande und in genügender Menge vorhanden. Oel- und Kraftstoffauffüllung erfolgen automatisch, so daß auch hierbei der Boden nicht beschmutzt werden kann. Sehr breite, fast über eine ganze Mauer gehende Fenster und im obersten Stockwerke Oberlicht gestatten festzustellen, daß es auch in den entferntesten Winkeln der Beguet-Frères-Garage sauber zugeht: das ist, wenn ich an alle die anderen düsteren Garagen denke, äußerst bemerkenswert!

Große Werkstätten, ebenso hell und sauber wie die schon beschriebenen Räume und mit allem nötigen Werkzeug versehen, gestatten der Kundschaft, Reparaturen an Ort und Stelle sogleich auszuführen oder doch von den ständig anwesenden geschulten Mechanikern vornehmen zu lassen. Selbstverständlich handelt es sich hier nur um solche Reparaturen, die ohne Spezialwerkzeug der Herstellerfirma vorgenommen werden können.

Man ist hier aber nicht nur um das Wohl der Wagen besorgt. Gewisse Bequemlichkeiten wie z. B. vollständige Waschgelegenheit für den Kraftwagenbesitzer ist vorhanden, so daß ihm, wenn er wieder auf die Straße tritt, von der Wagenpflege keine Spuren mehr anzuhaften brauchen. Daß in einer modernen Garage Feuerlöscher nicht fehlen dürfen, ist wohl selbstverständlich und soll hier nur der Vollständigkeit halber erwähnt werden. Alle diese Annehmlichkeiten sind für monatlich 200 Franken (etwa 32 RM.) zu haben, ein für französische Verhältnisse sehr mäßiger Preis; dabei ist es gleichgültig, ob der Wagenbesitzer wünscht, sich selbst um seinen Kraftwagen zu kümmern oder er es vorzieht, diese Arbeit dem vorhandenen Garagenpersonal zu überlassen.

Die Großgarage wird durch einen im Erdgeschoß gelegenen hellen Ausstellungsraum vervollständigt, dessen Eleganz einen vornehmen Salon vortäuscht und wo ständig schöne neue Kraftwagen führender Firmen gezeigt werden.

Aber noch eine andere Annehmlichkeit ist mit der neuen Pariser Großgarage verbunden, und zwar eine Kraftwagenbörse. An jedem Sonnabend werden gebrauchte Wagen, die übrigens oft so gut wie neu sind, zum Verkaufe geboten. Wünscht ein Kraftwagenbesitzer in den Besitz eines anderen Wagens zu gelangen, so übernimmt die Großgarage den Verkauf des Wagens am nächsten Sonnabend, und zwar in ihren eigenen Räumen und völlig kostenfrei. Sobald der Wagen verkauft ist, wird der erzielte Preis an seinen ehemaligen Besitzer ausgezahlt und er kann den neuen Wagen sofort erstehen und damit davonfahren, wenn er über eine eigene Garage verfügt; sonst wird er eben in der Biguet-Frères-Garage untergestellt.

Man sieht, daß Verkauf eines alten und Ankauf eines neuen Kraftwagens in Paris in wenigen Stunden vollzogen werden können, dank der neuen Großgarage von Biguet Frères, die als die ersten in Frankreich die Möglichkeit eines raschen und darum wirklich modernen Wagentausches auch für den Privatmann schufen und somit einem dringenden Bedürfnisse entsprechen, das durch den erhöhten modernen Umsatz der Kraftwagen entstanden ist. Auf diese Weise können auch die in den allermeisten Fällen in so weiter Ferne liegenden Lieferungstermine der Firmen umgangen werden, die schon so manchen Kraftwagenbesitzer verzweifeln ließen.

Die Gründer der Biguet-Frères-Großgarage dürften des vollen wirtschaftlichen Erfolges sicher sein, denn sie schufen wohl Neues, kamen aber damit gleichzeitig lange gehegten Wünschen entgegen, wurden berechtigten und dennoch bisher vergeblichen Forderungen von seiten der modernen französischen Kraftwagenbesitzer gerecht und füllten somit eine Lücke im französischen Automobilwesen aus. Die Kundschaft, die bisher die Garage stets überfüllte, dürfte der Großgarage auch in Zukunft treu bleiben, weil ihre Begründer stets bemüht bleiben, vorwärtszueilen und neuem Komfort, neuen Bequemlichkeiten, weiterer Vervollkommnung zuzustreben.

Die erste wirklich moderne Großgarage ist in Paris entstanden. Sie dürfte aber nicht lange die einzige in Frankreich bleiben. *1463*

Beleuchtungszeit vom 1. April bis 15. April:

1. April . . . . von 19.45 Uhr bis 4.50 Uhr
15. April . . . . von 20.05 Uhr bis 4.25 Uhr

Digitized by Google

Tür zu — vor dem Abfahren!

Türschließvorrichtungen haben einen doppelten Zweck: sie schützen einmal die Fahrgäste vor Unglücksfällen, wie sie bei dem Riesenverkehr einer Großstadt nur zu leicht vorkommen, andererseits wirken sie verkehrsregelnd, da das Aus- und Einsteigen beschleunigt wird. Bei der Eisenbahn tritt außerdem noch eine Personalersparnis ein, weil die Türschließer auf den Bahnhöfen sich erübrigen.

Diese im Auslande längst bekannten und in die Praxis umgesetzten Tatsachen haben nun auch in Berlin dazu geführt, die Verkehrsmittel teilweise mit selbsttätigen Türschließvorrichtungen auszustatten; die Reichsbahn ist hierin der Nord-Südbahn bei der Umstellung des Dampfbetriebes der Stadt-, Ring- und Vorortbahnen auf den elektrischen Betrieb gefolgt. Die vom Fahrer betätigte Türschließvorrichtung hat hier segensreich gewirkt, und die sonst anscheinend nicht auszurottende Unsitte, auf das in Bewegung befindliche Fahrzeug aufzuspringen, tatsächlich beseitigt. Das Aufspringen auf den fahrenden elektrischen Zug ist jetzt nicht mehr möglich: der Fahrgast, der dies versuchen wollte, würde die verschlossenen Türen nicht öffnen können. Leider ist die zweite Unsitte des Türöffnens lange vor Einfahrt eines Zuges auf einem Bahnhofe, die manche Fahrgäste — besonders solche unreifen Alters — als Sport zu betreiben scheinen, noch nicht behoben, da es verboten ist, die Türen während der ganzen Fahrt verschlossen zu halten, also die Reisenden einzuschließen. Die großen Gefahren, die sich daraus bei Unfällen ergeben können und die sich bei dem großen Untergrundbahnunglück in New York geradezu katastrophal ausgewirkt haben, zwingen zu einem allgemeinen Verbot des Dauerverschlusses während der Fahrt. So ist es also in Berlin Vorschrift, die Türen kurz vor der Abfahrt des Zuges durch den Fahrer schließen zu lassen, die Türschließvorrichtung dann aber bei der Ausfahrt wieder zu lösen, so daß die Türen sich kurz nach dem Anfahren wieder öffnen lassen.

Auch bei einzelnen Straßenbahnen ist man bestrebt, die Unfälle, die durch das leidige Auf- und Abspringen während der Fahrt sich täglich ereignen, durch Einführung selbsttätiger Türschließvorrichtungen zu verhindern.

Die Türschließvorrichtungen können je nach dem Antriebsmittel elektrisch oder durch Wasserdruck oder mittels Druckluft betätigt werden. Zur elektrischen Steuerung dienen Kernmagnete mit unmittelbarer Uebertragung der Kernbewegung auf die Türen oder kleine Motoren, deren Drehbewegung in eine hin und her gehende Bewegung umgewandelt wird.

Die sehr harte Wirkung der rein elektrischen Betätigung, die auch durch Federn u. dgl. nur schwer gemildert werden kann, vermeiden die mit Wasser oder Druckluft arbeitenden Uebertragungen. Die Verwendung von Druckluft ist besonders dann von Vorteil, wenn das Fahrzeug mit Druckluftbremse ausgerüstet ist, also Druckluft sowieso verfügbar ist. Andernfalls wird als Uebertragungsmittel Oel oder Glyzerin benutzt, welches die Kraft eines Kernmagneten elastisch auf die Türen überträgt.

Da Stadtschnellbahnen mit Druckluftbremsen arbeiten, so wird selbstverständlich auch die Türschließvorrichtung durch Druckluft betätigt. Die Türen selbst sind jetzt meist zweiflügelige Schiebetüren (Nord-Südbahn, Stadtbahn), deren Flügel zwangläufig miteinander gekuppelt sind, so daß eine ungewollte Bewegung der Türen beim Anfahren oder Bremsen des Zuges nicht möglich ist. Zur Kraftübertragung dienen Türschließzylinder, in denen sich Kolben befinden, deren Bewegung durch die in den Zylinder eingelassene Druckluft geregelt wird.

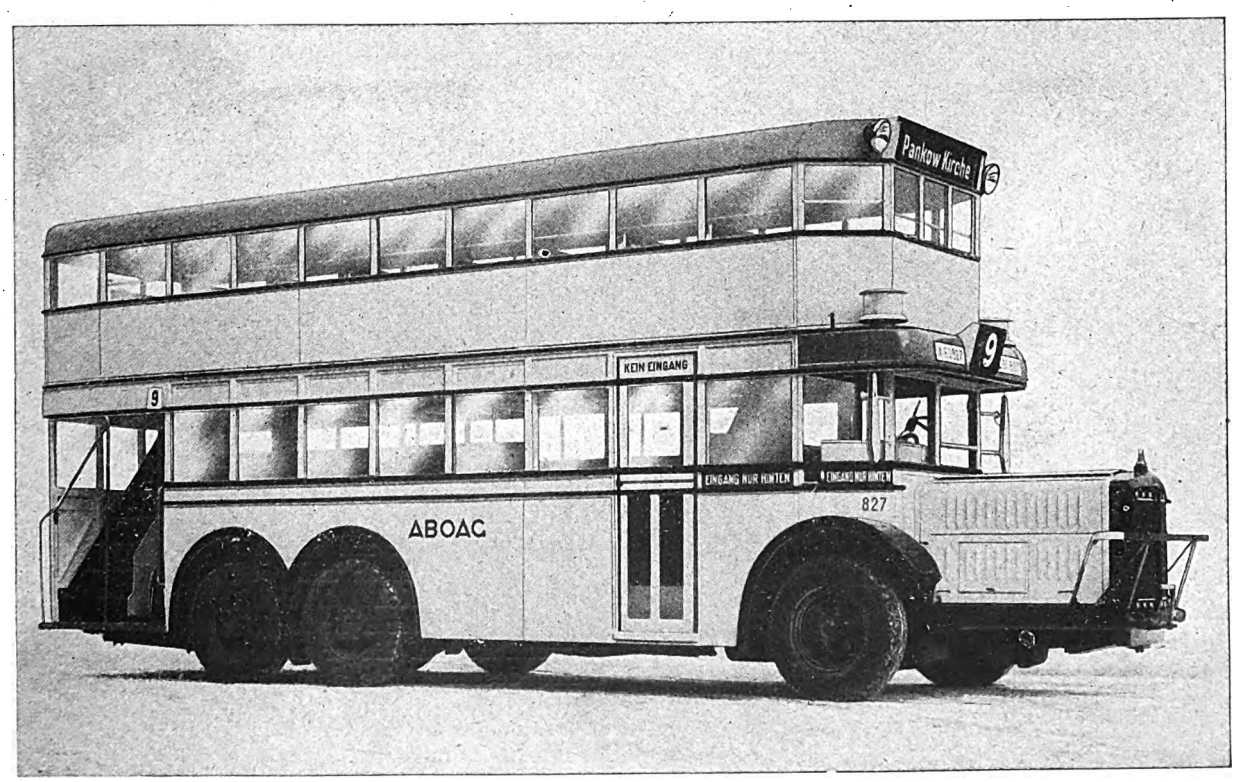


Bild 1. Sechsrad-Omnibus der Berliner Verkehrsgesellschaft mit Druckluft-Türschließvorrichtung, Bauart Knorr-Bremse A.-G.

Digitized by Google

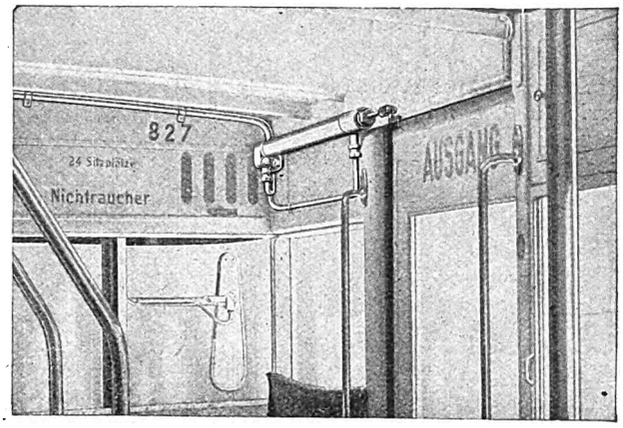


Bild 2. Druckluft-Türschließzylinder

Der Kolbendurchmesser richtet sich danach, ob der Kolben den ganzen Türhub mitmacht oder nicht. Im ersteren Falle kann der Kolben einen verhältnismäßig kleinen Durchmesser haben, im letzten Falle muß er größer sein. Der Kolbenhub wird dann durch geeignete Mittel, z. B. Zahnstangenantriebe, übersetzt.

Die Unterbringung der Türschließzylinder richtet sich nach dem im Fahrzeuge verfügbaren Raum. Bei den Wagen der Berliner Stadtbahn liegen sie oberhalb der Türen und greifen an deren Rollenführung an.

Zum gleichzeitigen Schließen sämtlicher Türen des ganzen Zuges dient eine elektrische Steuerung, die der Führer mittels eines Druckknopfschalters betätigt. Schließt er diesen kurzzeitig, so erhalten sämtliche Zylinder gleichzeitig Druck und schließen die Türen. Das Entlüften der Zylinder richtet sich danach, wie lange die Türen verschlossen gehalten werden sollen. Bei dem für Berlin vorgeschriebenen Verfahren, nach dem die Türen alsbald nach der Abfahrt des Zuges wieder zum Oeffnen frei sein müssen, entweicht die Luft nach einer ganz bestimmten Zeit selbsttätig aus den Zylindern; die Türen können wieder von Hand geöffnet werden. Die Zeit zwischen dem Schließen der Türen durch den Führer und dem selbsttätigen Freigeben durch Entlüftung der Zylinder ist aber so bemessen, daß der Zug eine solche Geschwindigkeit erreicht hat, daß ein Aufspringen auf ihn während der Fahrt nicht mehr möglich ist.

Bleiben die Türen etwa während der ganzen Fahrt geschlossen, so muß natürlich das Entlüften der Türschließzylinder durch den Führer kurz vor dem Halten des Zuges erfolgen; dies geschieht dann durch einen besonderen Druckknopf, den der Führer niederdrückt.

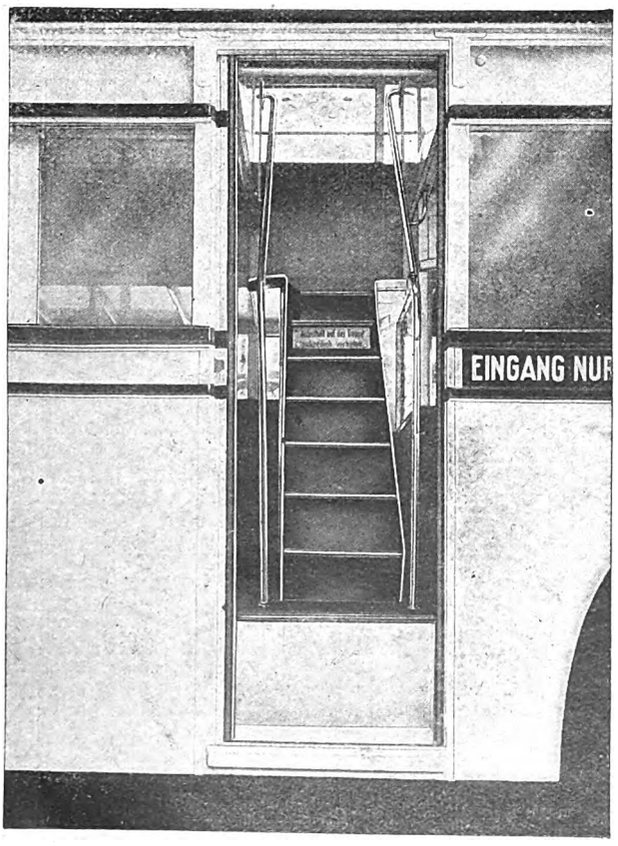


Bild 3. Vordertür, geöffnet, und Treppe zum Oberdeck

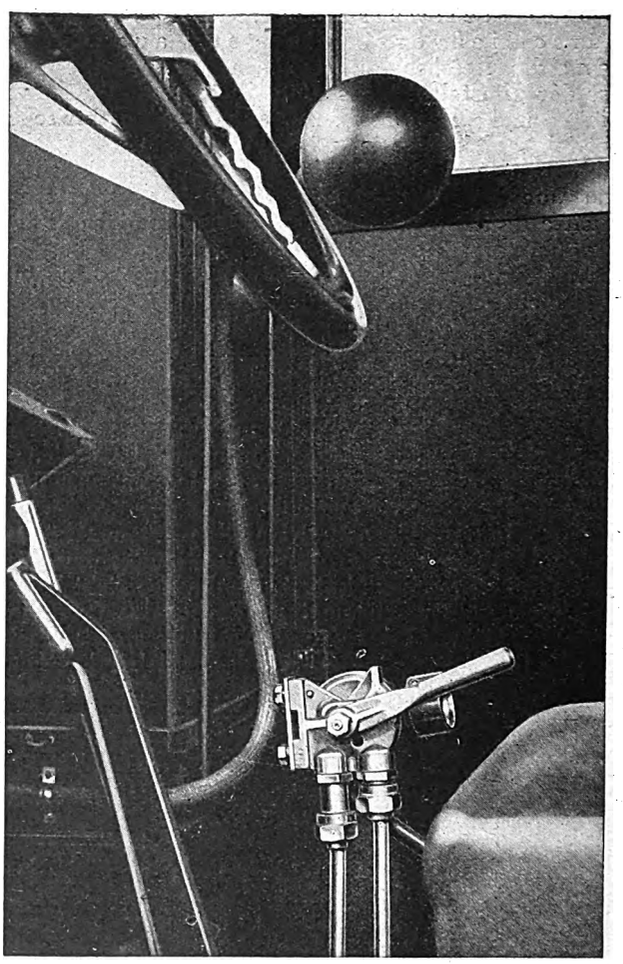


Bild 4. Betätigungsventil für die Knorr-Druckluft-Türschließvorrichtung

Außer den Schiebetüren finden sich bei Straßenbahnen und Omnibussen auch noch Drehtüren, unter denen die sogenannten Falttüren eine besondere Abart darstellen. Diese Falttüren falten sich beim Oeffnen zusammen und beanspruchen infolgedessen weniger Platz. Dreh- und Falttüren werden meist durch Drehen der mit dem Flügel fest verbundenen Türachse geschlossen und geöffnet. Einen Antriebszylinder für solche druckluftbetätigten Drehtüren zeigt Bild 2. Der Zylinder ist auch für Schiebetüren verwendbar, auf die er mittels eines Schwinghebels wirkt, dessen Länge dem Türhub entsprechen muß.

Straßenfahrzeuge haben außer der Türschließbetätigung häufig noch eine selbsttätige Einrichtung zum Auf- und Niederklappen der Trittstufen, die ebenfalls das Auf- und Abspringen während der Fahrt verhindern soll.

Digitized by Google

Durch Anbringung von Anzeigevorrichtungen, die mit den Türschließeinrichtungen verbunden sind, kann der Wagenführer das Schließen sämtlicher Türen im Zuge überwachen. Ebenso kann der Beginn des Schließvorgangs den Fahrgästen durch hörbare oder sichtbare Warnungszeichen kenntlich gemacht werden.

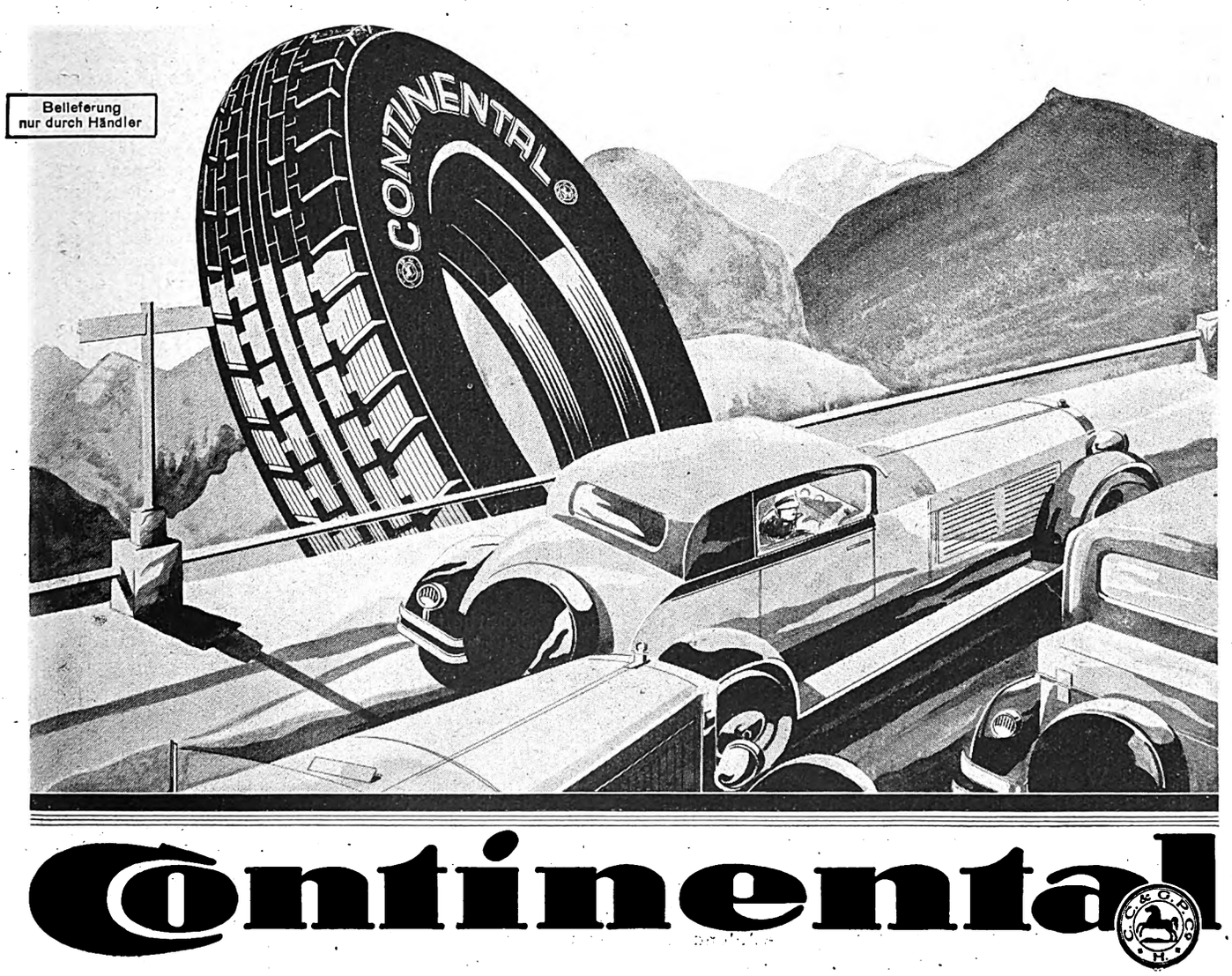
Durch Gummileisten und eine geeignete Begrenzung der Schließkraft werden die Fahrgäste gegen Verletzungen durch Einklemmen beim Schließen der Türen geschützt. Endlich können auch noch besondere Einrichtungen vorgesehen werden, die beim Auftreten von Hindernissen die betreffende Tür sofort wieder selbsttätig öffnen.

Neuerdings geht die Berliner Verkehrsgesellschaft dazu über, die Kraftomnibusse mit selbsttätigen Türschließvorrichtungen auszurüsten. Es handelt sich hierbei um die neuen Sechsradomnibusse, welche die Knorr-Druckluftbremse haben, so daß Druckluft als Antriebsmittel für die Türschließvorrichtung bereits vorhanden ist. Diese Omnibusse erhalten vorn rechts eine zweite Tür, die nur zum Aussteigen der Fahrgäste des Innenraums benutzt wird, während die hintere Tür zum Einsteigen sowie auch zum Aussteigen der Fahrgäste des Oberdecks und der hinteren Plattform dient. Dadurch soll eine schnellere Abwicklung des Verkehrs erreicht werden, weil im Wageninnern jedes Gegeneinanderlaufen vermieden wird. Da der hintere Einstieg stets offen bleibt, kann man die vordere Tür anstandslos während der Fahrt verschlossen halten. Der Führer braucht dann nur kurz vor der Haltestelle die Türschließvorrichtung dieser Tür zu lösen, die Fahrgäste steigen vorn aus und hinten ein; die Vordertür muß auch schon deshalb geschlossen bleiben, um sowohl Unfälle als auch Zugluft während der Fahrt zu verhindern.

Ein dreiachsiger Versuchswagen hat außer der hinten zum Oberdeck führenden Treppe eine zweite Treppe zum Verdeck vorn gegenüber der Vordertür. Der Zweck ist, daß auch die Fahrgäste des Oberdecks vorn aussteigen sollen. Bild 1 zeigt den Wagen mit geschlossener Vordertür; in Bild 3 sind die offene Tür und die Vordertreppe sichtbar. Durch diese Einrichtung gehen 8 Plätze im Wagen verloren, es ist also fraglich, ob sie weitere Verbreitung finden wird.

Bild 2 zeigt den Druckluft-Türschließzylinder der Knorr-Bremse A. G. Er ist so gebaut, daß die Tür sich rascher öffnen als zuschieben läßt. Hieraus folgt als Vorteil, daß das Aussteigen beschleunigt, infolge des langsamen Schließens dagegen ein Einklemmen auch des letzten aussteigenden Fahrgastes vermieden wird.

Bild 4 stellt das Betätigungsventil der ganzen Einrichtung dar. Es befindet sich rechts unten neben dem Führersitz an leicht erreichbarer Stelle neben dem Schalthebel. *1440*



Digitized by Google

Was du nicht willst, daß man dir tu, das füg' auch keinem andern zu!

Die Tage sind immer noch so kurz, daß wohl kein Automobilist um die Benützung der Scheinwerfer ganz herumkommen wird. Deshalb dürfte es allgemein von Interesse sein, das Wann und Wie der vom Gesetz geforderten Abblendung etwas eingehender zu untersuchen.

Wann abgeblendet werden muß, darüber läßt die behördliche Vorschrift keinen Zweifel. Im § 17 Abs. 3 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. 3. 28 heißt es nämlich:

„Stark wirkende Scheinwerfer müssen innerhalb beleuchteter Ortsteile, ausgenommen bei starkem Nebel, abgeblendet werden; ferner da, wo die Sicherheit des Verkehrs es erfordert, insbesondere beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen."

Wohlgemerkt also: Beim Begegnen mit anderen Fahrzeugen! Der Gesetzgeber wußte sehr gut, warum er diesen Fall besonders hervorhob. Haben doch unabgeblendete Scheinwerfer vielfach schon zu den schlimmsten Unfällen Veranlassung gegeben. Das Gesetz sieht darum auch für Uebertretungen dieser Verordnung Geldstrafen bis zu Mk. 150.— vor.

Ueber den Zeitpunkt, wann die Abblendung einzusetzen hat, gehen die Meinungen auseinander. Manche Fahrer sind der Ansicht, daß es genüge, 500 m vor der Begegnung abzublenden. Dazu kann nur gesagt werden, daß es eine feststehende Regel für eine solche Entfernung nicht gibt. Vielmehr hängt diese ganz von den Witterungsverhältnissen ab. Während nämlich bei Nebel erst spät (manchmal vielleicht sogar unter 500 m Abstand) abgeblendet zu werden braucht, wird es andererseits bei klarer Sicht und gerader Straße vielfach schon auf 2 km Abstand nötig sein, das Scheinwerferlicht abzudämpfen. Im allgemeinen dürfte es sich empfehlen, in dem Augenblick abzublenden, wo das aus großer Entfernung in rötlich-gelber Farbe auftauchende Licht des entgegenkommenden Wagens in ein klares Gelbweiß übergeht. Nach einiger Uebung wird jedermann in der Lage sein, diesen Wechsel in der Lichtstärke zu erkennen.

Wie es nun selbstverständliches Gebot der Höflichkeit ist, rechtzeitig abzublenden, muß von einem rücksichtsvollen Fahrer auch verlangt werden, daß er im Zeitpunkt der Begegnung das Fernlicht nicht zu früh wieder einschaltet. Durch Voreiligkeit in dieser Beziehung ist schon manches schwere Unglück entstanden, indem der dann zu starkem Ausweichen genötigte entgegenkommende Wagen mit dem einen Rad in den aufgeweichten Sommerweg geriet und sich mehrfach überschlug. Also nochmals: Frühzeitig abblenden: Erst nach beendigtem Vorbeifahren volles Licht einschalten!

Die Beantwortung der zweiten Frage: Wie abgeblendet werden muß, hängt ganz von der Intensität und Bauart der verwendeten Scheinwerfer ab.

Die Bestimmungen des Reichsverkehrsministers unterscheiden zwischen übermäßig stark wirkenden und stark wirkenden Lichtquellen. Zur ersten Art rechnen Scheinwerfer mit Glühlampen über 35 Watt. Sie scheiden für unsere Betrachtung aus, da sie grundsätzlich verboten sind. Als stark wirkend gelten alle Lampen von 35 bis 10 Watt herab. Von solchen dürfen übrigens jene zwischen 20 und 35 Watt nur benützt werden, wenn ihre Scheiben geriffelt oder mattiert sind. Lichtstärken unter 10 Watt gelten als abgeblendet, sie bedürfen also gegebenenfalls keiner weiteren Abblendung. Daraus ergibt sich nun ohne weiteres, daß man die gesetzmäßige Abblendung der stark wirkenden Scheinwerfer zwischen 10 und 35 Watt erreichen kann, wenn man die Lichtstärke durch Vorschaltwiderstände auf ein Maß unter 10 Watt abdrosselt. Wie weit diese Abblendung in jedem Fall zu treiben ist, hängt von der Stellung der Scheinwerferachse zur Fahrbahn ab. Die Vorschrift besagt nämlich:

„Wenn die Lichtkegelmitte die Fahrbahn weniger als 60 m vor dem Fahrzeug trifft, muß auf mindestens ¼ der vollen Lichtstärke abgeblendet werden. Stehen jedoch die Scheinwerfer so, daß der Lichtkegel noch weiter hinaus strahlt, dann muß die Lichtstärke im Fall der Abblendung sogar auf 1/9 herabgesetzt werden."

Das Drosselverfahren wird auch in der Tat angewandt, ist aber bei uns in Deutschland nur selten üblich. Die vorherrschende Methode dagegen beruht auf einem ganz anderen Prinzip, nämlich dem der veränderten Lichtkegelneigung. Hier wird der in normaler Fahrt geradeaus gerichtete Lichtkegel dadurch abgeblendet, daß man ihn, sonst ungeschwächt, auf wenige Meter Entfernung vor den Wagen zurücknimmt. Erreicht wird dies durch die sogenannte Bilux-Lampe. Sie enthält zwei Glühfäden gleicher Lichtstärke. Der eine, das Fernlicht, befindet sich in der Scheinwerfermitte (Brennpunkt). Der zweite ist etwas vorgelegt und nach unten abgedeckt, so daß nur die obere Scheinwerferhälfte zur Wirkung kommt und das Licht notwendig schon kurz vor dem Fahrzeug auf die Fahrbahn fallen muß. Auch für diese Art von Scheinwerfern bestehen gesetzliche Vorschriften. Der Wortlaut des Gesetzes ist jedoch für die Allgemeinheit etwas schwer verständlich, weshalb versucht werden soll, seinen Sinn allgemein verständlicher etwa so auszudrücken:

1. Elektrische Scheinwerfer mit Glühlampen zwischen 10 und 20 Watt gelten als stark wirkend, wenn die Lichtkegelmitte die Fahrbahn in einer Entfernung von mehr als 30 m vor dem Fahrzeug trifft. Als abgeblendet gilt das Licht, wenn die Lichtkegelmitte die Fahrbahn in einer Entfernung von weniger als 30 m schneidet.

2. Elektrische Scheinwerfer mit Glühlampen zwischen 20 und 35 Watt gelten als stark wirkend, wenn die Lichtkegelmitte die Fahrbahn in einer Entfernung von mehr als 15 m vor dem Fahrzeug trifft. Sie gelten also als abgeblendet, wenn dieses Maß geringer ist.

Zum Schluß soll kurz untersucht werden, welches der beiden Abblendungssysteme das bessere ist.

Die Abblendung durch Vorschaltwiderstände hat bestimmt den Vorzug der größeren Sicherheit, da eine plötzliche Herabsetzung der Lichtstärke auf 1/4 oder gar 1/9 des ursprünglichen Wertes dem entgegenkommenden Fahrer nicht nur sehr auffallen, sondern von ihm auch denkbar angenehm empfunden werden muß. Allerdings zwingt sie das eigene Fahrzeug zu starker Geschwindigkeitsverminderung. Diesen Nachteil hat die Bilux-Lampe nicht, da sie auch als Kurz- oder Nahlicht durch ihre Streuwirkung so hell ist, daß man die Fahrbahn auf mindestens 50 m noch leidlich übersieht und daher seine Fahrt nur wenig zu ermäßigen braucht. Dafür aber bergen diese Scheinwerfer eine Gefahr in sich. Durch die starken Erschütterungen des Fahrens oder durch nachlässige Montage, kann es nämlich vorkommen, daß die Achse des

Digitized by Google

Scheinwerfers sich nach hinten neigt, wodurch dann der Lichtkegel im abgeblendeten Zustande nicht mehr innerhalb des gesetzlich vorgeschriebenen Abstandes auf die Fahrbahn trifft. Der Fall kann praktisch daran erkannt werden, daß beim Abblenden keine deutliche Abschwächung des Lichtes wahrzunehmen ist. Wenn also ein entgegenkommender Fahrer auf das eigene Abblendungsmanöver absolut nicht reagieren will, so darf daraus keineswegs immer gleich auf Rücksichtslosigkeit des anderen geschlossen werden. Man überzeuge sich dann zuerst einmal, ob die eigenen Scheinwerfer auch wirklich der Forderung des Gesetzes gerecht werden, die da heißt: abblenden! R. P. *1466*

Parken parallel der Bordkante oder unter 45°?

In der Hauptstraße der Stadt Houston in Texas sind Beobachtungen über die Frage angestellt worden, welchen Einfluß es auf den Verkehr hat, wenn an der Bordkante wartende Wagen parallel zu ihr oder unter 45° aufgestellt werden. Die Straße ist zwischen den Bordkanten 18,3 m breit und wird durch Querstraßen in neun Abschnitte geteilt. Zurzeit müssen dort die wartenden Wagen unter 45° halten. Dabei können in den neun Abschnitten 378 Wagen untergebracht werden. Wollte man sie parallel zur Bordkante aufstellen, so ginge diese Zahl auf 288 zurück. Dabei ist angenommen, daß die Bordkante in ihrer ganzen Länge besetzt werden könnte. In Wirklichkeit müssen aber gewisse Stellen frei gehalten werden, so vor dem Feuerhydranten, an den Eingängen zu öffentlichen Gebäuden und einigen Warenhäusern, an Neu- und Umbauten, so daß die wirklichen Zahlen nur 284 und 216 sind. Wenn die Wagen alle Stunden wechselten, könnten bei schräg gestellten Fahrzeugen in den zehn Hauptverkehrsstunden des Tages 680 Wagen mehr aufgestellt werden, doch spielt diese Zahl bei den 51 824 Wagen in Houston keine Rolle.

Werden die Wagen unter 45° aufgestellt, so bleibt in der Mitte der Straße ein etwas über 9 m breiter Streifen frei, der theoretisch für drei Wagenreihen ausreicht. Da aber die ausfahrenden Wagen den Raum einschränken, können sich in der Mitte der Straße nur zwei Wagenreihen bewegen. Bei Aufstellung der Wagen parallel der Bordkante würden 14 m frei bleiben, so daß sich vier Wagenreihen auf der Straße bewegen könnten. Diese Aufstellung hat für die vorbeifahrenden Wagen den Vorteil, daß die Reihe der wartenden Wagen eine glatte Fläche bildet, an der sich angenehmer entlang fährt als an der gezackten Fläche der schräg stehenden Wagen. Unsere Quelle läßt übrigens nicht erkennen, ob damit gerechnet ist, daß die parallel stehenden Wagen einen gewissen, nicht zu kleinen Zwischenraum haben müssen, um ein- und ausfahren zu können, während die Wagen unter 45° dicht an dicht stehen können. Die Schwierigkeiten beim Wenden, wenn ein Wagen nicht in derselben Richtung weiterfahren soll, in der er angekommen ist, dürften in beiden Fällen gleich groß sein.

Die um 30% erhöhte Zahl von Wagen, die schräg an der Bordkante aufgestellt werden kann, nimmt also 9 m Straßenbreite in Anspruch, parallele Aufstellung nur etwas weniger als die Hälfte. Die Vermehrung der Zahl der wartenden Wagen geschieht also auf Kosten des Verkehrs, und die Straße ist doch dazu da, daß die Wagen auf ihr fahren, nicht dazu, daß Wagen dauernd auf ihr abgestellt werden. Die Leistungsfähigkeit der Straße wird durch den Eingriff der schrägstehenden Wagen in die Verkehrsfläche um etwa 2000 Wagen in der Stunde vermindert, indem der Verkehr auf zwei Spuren zusammengedrängt wird, während sich ohne diese Einschränkung vier Wagenreihen nebeneinander bewegen könnten. Die Zahl der Wagen, so wird das Ergebnis der Beobachtungen zusammengefaßt, in der Hauptstraße von Houston wird durch die schräg aufgestellten Wagen auf die Hälfte der Zahl verringert, die die Straße fahrend aufnehmen könnte. Außerdem wird das Fahren dadurch erschwert, die Wagen werden in ihrer Bewegungsfreiheit beengt, und es wird verhindert, daß ein Schnellomnibusverkehr eingerichtet wird, der erwünscht und beabsichtigt ist.

Die Schwierigkeit, wartende Wagen unterzubringen, besteht nicht nur in Houston und nicht nur in den Vereinigten Staaten, sondern auch in den Straßen der Städte anderer Weltteile. In Paris denkt man z. B. ernstlich daran, unterirdische Warteplätze anzulegen, doch scheitert die Durchführung dieses Gedankens einstweilen an der Kostenfrage. Eine eigenartige Lösung hat man für gewisse Straßen gefunden, in denen die Hausnummern so verteilt sind, daß die geraden Zahlen auf der einen, die ungeraden auf der andern Seite angeordnet sind. Dort dürfen die Wagen am 1., 3., 5. usw. Tag des Monats auf der Seite der Straße halten, wo die Häuser die ungeraden Zahlen haben, und umgekehrt. *1452*

Der Rohölmotor marschiert!

Deutsche Lastautos für Nordamerika!

Auch auf dem amerikanischen Automarkt beginnt das Gaggenauer Werk von Daimler-Benz, dessen Export sich schon im vergangenen Jahr verdoppelt hat, festen Fuß zu fassen. Unser Bild zeigt einen Mercedes-Benz-Schwerlastwagen mit Rohölmotor vor dem Rathaus von New York

Digitized by Google

BUCHERSCHAU

Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge und Kraftstoffe zur Schaffung eines zeitgemäßen Straßennetzes. Von Dr.-Ing. Carl T. Wiskott*).

Der Verfasser dieses Buches hat sich an eine schwierige Aufgabe gewagt, und man kann wohl sagen, er hat sie glänzend gelöst. Mit ungeheurem Fleiß hat er die nötigen Unterlagen gesammelt und die Frage der Kraftwagensteuer, die, wie er einleitend sagt, das Leben des Wirtschaftskörpers berührt, von allen Seiten beleuchtet. Die Besteuerung der Kraftwagen ist in Deutschland noch nicht endgültig geregelt. Das jetzt geltende, am 1. April 1928 in Kraft getretene Gesetz ist bis zum 1. April 1931 befristet. Bis dahin muß also die Gesetzgebung eine andere Lösung für die einschlägigen Fragen finden. Bei den Erörterungen, die dieser Lösung vorangehen müssen, wird das Buch von Wiskott wertvolle Dienste tun. Von diesem Gesichtspunkt aus ist es ja wohl auch geschrieben, und mit diesem Ziel im Auge hat der Verfasser seine Berechnungen und Zusammenstellungen so angelegt, daß sie ohne Schwierigkeiten für die Zukunft fortgesetzt werden können. Das Buch enthält nicht nur eine Schilderung des gegenwärtigen Zustandes und seiner Vorgeschichte, sondern der Verfasser macht auch wohlüberlegte und wohlbegründete Vorschläge für die zukünftige Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer. Es ist schwer zu sagen, worin der Hauptwert des Buches besteht, ob in der Fülle von Unterlagen, namentlich statistischer Art, die der Verfasser zusammengetragen hat, oder in den Vorschlägen für die zukünftige Kraftfahrzeugsteuer, die zweifellos eine erörternswerte Grundlage für die zukünftigen Gesetzesvorarbeiten bilden können. Jedem, der sich mit der Besteuerung der Kraftwagen zu befassen hat, sei es daß er an der Gesetzgebung im Parlament oder auf der anderen Seite als Beamter bei Vorbereitung der Gesetzentwürfe beteiligt ist, kann das eingehende Studium des Buches von Wiskott nicht dringend genug empfohlen werden, und jedem Kraftfahrer kann man mit Bezug auf das Werk nur sagen: Tua res agitur!, und er muß dann wissen, was er zu tun hat. Es ist zu hoffen, daß das Buch die ihm gebührende Beachtung und dadurch weite Verbreitung finden wird, so daß der Verfasser für seine Arbeit, die er darauf verwendet, der Verlag für die Ausstattung, die er dem Werk gegeben hat, belohnt werden.

Aus dem Inhalt sei einiges mitgeteilt.

Der Maßstab für die Besteuerung der Kraftfahrzeuge ist heute in Deutschland der Hubraum, das bedeutet aber gegen die frühere Besteuerung nach der Leistung nur eine veränderte Bezeichnung. Diese Art, die Steuer zu berechnen, hat den deutschen Kraftwagenbau auf eine Bahn gedrängt, die heute als falsch erkannt ist. Sie hat Anlaß gegeben, Wagen mit kleinem Zylinderinhalt zu bauen, die dafür mit hohem Kolbendruck und großer Drehzahl arbeiten müssen. Ein solcher Motor ist mehr ein Rennmotor, als daß er für Gebrauchszwecke geeignet wäre. Der Hubraum als Steuermaßstab ist daher zu verwerfen. Seine Beseitigung würde dem Bau von Motoren mit besseren Fahreigenschaften den Weg frei machen, und so dem deutschen Kraftwagenbau die Möglichkeit geben, den ausländischen Wettbewerb mit besserem Erfolg als bisher, sowohl im Inlande wie im Auslande, zu bekämpfen.

Einen anderen Maßstab für die Kraftwagensteuer bildet das Gewicht des Wagens. Da das Steueraufkommen für den Straßenbau bestimmt ist, das Maß und die Abnutzung der Straße durch den Kraftwagen stark von seinem Gewicht abhängt, erscheint dieses als ein gerechter Maßstab. Er würde zwar den Erfolg haben, den Bau leichterer Wagen zu fördern, und der leichte Wagen verdient aus mannigfachen Gründen den Vorzug vor dem schweren, er würde aber nicht dem Umstande Rechnung tragen, daß der vielbenutzte Wagen die Straße stärker angreift als der Wagen, der nur ab und zu gefahren wird. Um diesen Mangel zu beseitigen, schlägt der Verfasser die Vereinigung der Gewichtssteuer mit einer Steuer auf den Kraftstoff und die Reifen vor, weil der Verbrauch dieser beiden Stoffe im wesentlichen von der Benutzung des Fahrzeugs abhängt.

Auf die einzelnen Entwicklungen des Verfassers kann hier nicht eingegangen werden, es sei nur das Ergebnis mitgeteilt. Für die Gewichtssteuer im Rahmen einer Kraftstoff-Reifen-Gewichts-Steuer werden folgende Sätze vorgeschlagen:

Personenwagen: Je 100 kg bis 1000 kg 8 M., darüber 12 M.

Lastwagen: Je 200 kg bis 1000 kg 16 M., darüber 24 M.

Unter sorgfältiger Berücksichtigung aller Umstände, wobei seine Schätzungen und Berechnungen in erfreulicher Weise durch von anderer Seite angegebene Zahlen bestätigt werden, ermittelt der Verfasser das Gewicht der in Deutschland laufenden Kraftfahrzeuge und daraus das Steueraufkommen des Gewichtsanteils der Steuer zu 100 Mill. Mark.

Die nächsten Abschnitte behandeln die Besteuerung der Kraftstoffe, wobei ein interessanter Ueberblick über die auf ihnen ruhende Steuer im Ausland gegeben wird, und der Reifen. Die Steuer auf den Kraftstoff nimmt der Verfasser mit 20 Prozent des Kleinhandelspreises an und kommt damit zu einem Ertrag von 77 Mill. Mark. Besonders eingehend behandelt er unter dem sehr angebrachten Schlagwort: „Zahle, wie du fährst!" die Reifensteuer, für deren praktische Durchführung beachtenswerte Vorschläge gemacht werden. Die Reifensteuer soll eine Wertsteuer sein und in ihrer Höhe der verschiedenen Einwirkung der einzelnen Reifenarten angepaßt werden. Da die Beanspruchung der Straße durch Niederdruck-, Hochdruck-, Kissen- und Vollgummireifen sich wie 1 : 1,2 : 3 : 5 verhält, sollen die Steuersätze 20. 25, 60 und 100 Prozent des Reifenpreises betragen. Mit diesen Sätzen errechnet der Verfasser den Ertrag der Reifensteuer für 1928/29 zu fast 60 Mill. Mark, er setzt sie aber, namentlich wegen des zu erwartenden Uebergangs zu luftbereiften Rädern, nur mit 40 Mill. in seiner Berechnung ein, so daß sich insgesamt ein Steueraufkommen von 217 Mill. Mark ergibt.

Nach Erörterung des Anteils, den die Steuer nach seinen Vorschlägen zu den Betriebskosten eines Kraftfahrzeugs ausmacht, wendet sich der Verfasser der Verwendung der Steuer zu. Er kommt dabei zu dem Ergebnis, daß in den nächsten zehn Jahren 9200 Mill. Mark für den Neubau, den Ausbau und die Unterhaltung des deutschen Landstraßennetzes aufzubringen sein werden, wovon 4000 Mill. auf die Unterhaltung allein entfallen. Unter Berücksichtigung des Zuwachses an Kraftwagen, den die nächsten zehn Jahre bringen werden, schätzt er den Ertrag der vereinigten Kraftstoff-Reifen-Gewichtssteuer nach seinem Vorschlag in diesem Zeitraum

Digitized by Google

auf 4420 Mill. M., so daß hierdurch die Gesamtkosten des Straßenbaus mit 48 Prozent gedeckt würden, während sogar ein Ueberschuß von 10 Prozent entstünde, wenn man von der Steuer nur verlangte, daß sie nur den Unterhaltungsaufwand decken soll.

In Deutschland bringt heute die Kraftfahrzeugsteuer 22 Prozent der Straßenkosten auf, in den Vereinigten Staaten bei 18facher Dichte des Kraftwagenverkehrs 67 Prozent. Aus diesen Zahlen geht hervor, daß eine höhere Steuerleistung dem deutschen Kraftwagen unter keinen Umständen zugemutet werden kann. Berechtigt ist dagegen der Ruf nach einer gerechten Verteilung der Steuerlast, und diese kann durch die mehrfach genannte vereinigte Steuer erreicht werden. wenn auch der Verfasser zum Schluß die reine Kraftstoffsteuer als die ideale und die Steuer der Zukunft bezeichnet, die bis jetzt aber an den Bedenken der Regierung scheitert.

Mit den vorstehenden Darlegungen ist der Inhalt des Wiskottschen Buches bei weitem nicht erschöpft. eingehendere Mitteilungen verbietet aber einerseits der verfügbare Raum. andererseits sollen sie aber nur zum Studium des Buches anregen und nicht etwa dieses überflüssig machen, was leicht eintreten könnte. wenn sein Inhalt in noch weiterem Umfang hier wiedergegeben würde. Hingewiesen sei nur noch auf das Literatur-Verzeichnis, das noch nicht einmal das in den Fußnoten angeführte umfangreiche Schrifttum umfaßt und trotzdem zwölf Seiten füllt. Wer also auf die Grundlagen zur Erörterung der einschlägigen Fragen zurückgreifen will, findet hier reichlichen Stoff für seine Forschungen.

Der Verkehr ist bekanntlich eine der Grundlagen des Wirtschaftslebens, und der Kraftwagenverkehr spielt heute im Gesamtbilde des Verkehrslebens eines Landes eine wichtige Rolle. Eine richtige Steuerpolitik kann ihn fördern. Fehler auf diesem Gebiete können ihn schwer schädigen. Sowohl der günstige wie der ungünstige Einfluß der Besteuerung bleibt aber nicht auf den Kraftfahrzeugverkehr beschränkt. sondern erstreckt seine Wirkung auf das gesamte Wirtschaftsleben. An politischer Macht hat Deutschland durch den unglücklichen Ausgang des Krieges stark eingebüßt, ein neuer Aufstieg ist nur auf dem Wege über das Gebiet der Wirtschaft möglich. Alles. was die günstige Entwicklung des Wirtschaftslebens hemmen kann, muß daher sorgfältig vermieden werden, was sie dagegen zu fördern vermag, bedarf der Schonung und Pflege. Von diesem Gesichtspunkt aus muß auch der Kraftverkehr und seine Besteuerung angesehen werden. Für die Würdigung der die Kraftfahrzeuge belastenden Steuern richtige Grundlagen geschaffen zu haben, ist zweifellos ein Verdienst des hier besprochenen Buches. dessen Verfasser als Techniker darauf um so stolzer sein kann, als Steuerfragen im allgemeinen als in das Gebiet der Verwaltung gehörig angesehen werden, ein Gebiet, von dessen Bearbeitung der Techniker durch die zurzeit noch herrschende Meinung ferngehalten wird. Steuern müssen aber, wenn es sich dabei um technisch-wirtschaftliche Fragen handelt, auf technischen Grundlagen aufgebaut werden, und es ist daher mit besonderer Freude zu begrüßen, daß ein Techniker solche Grundlagen bereitgestellt hat. Sollte das Wiskottsche Buch Anlaß zu Widerspruch geben, so schadet das auch nicht, denn dadurch können die behandelten Fragen nur geklärt werden, und Klärung muß das Ziel jeder Erörterung sein.

Wernekke. *1375*

Die deutsche Automobilindustrie. Von Dr. Otto Meibes. Markwart-Verlag G. m. b. H., Berlin-Friedenau, 1928. Preis 7 RM., Ganzleinen 8,50 RM.

Dieses Buch, das soeben in der von Erwin R. Marschall herausgegebenen Sammlung von Schriften über Wirtschaft, Recht und Politik erschienen ist, gibt nicht nur eine ausführliche Darstellung über den Werdegang der eigentlichen Automobilindustrie, es untersucht auch die von ihr abhängigen Zubehörindustrien, Absatzorganisationen, Kraftverkehrsgesellschaften und behandelt in einer Reihe von Kapiteln zahlreiche Fragen, die jeden Automobilisten interessieren; so die Kraftwagenbesteuerung, den Wegebau, die Absatzfinanzierung (die verschiedenen Kreditsysteme) u. ä. Eingehend ist geschildert, wie das Automobil im Laufe der Zeit in den Augen der öffentlichen Meinung von einem „menschenmordenden Teufelsfahrzeug" zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel wurde, und wie es dank seiner vielen technischen Vorzüge auch in der Zukunft eine immer größere Rolle zu spielen berufen ist. Die Mithilfe der Automobilistenverbände an der Popularisierung des Kraftfahrzeuges wird ebenso gewürdigt wie die mühevolle Arbeit seiner Erfinder, unter ihnen vor allen Dingen Benz und Daimler.

Wie aus kleinen Anfängen in wenigen Jahrzehnten aus primitiven Werkstätten allmählich eine machtvolle Industrie sich entwickelte, die schon vor dem Kriege ein wichtiger Zweig der deutschen Volkswirtschaft war, der während des Krieges und in der Inflationszeit den Höhepunkt seiner Entwicklung erreichte, um dann plötzlich bei der Stabilisierung der Währung erkennen zu müssen, daß die ganze Entwicklung — gemessen an den ungeheuren technischen Fortschritten des Auslandes und insbesondere Amerikas — nur eine scheinbare war, das alles ist packend geschildert. Mit Interesse verfolgt man dann die Bestrebungen der deutschen Automobilindustrie, den Vorsprung des Auslandes einzuholen, ihren Kampf um die Schutzzölle, ihre Rationalisierungsmaßnahmen, schließlich die Konzentrationsbewegung in der Automobilindustrie, die — auf dem Wege über eine große Säuberungsaktion, der viele Unternehmen zum Opfer fielen — einen langsamen Wiederaufstieg erkennen läßt. *1228*

Dienst am Auto

Der als Herausgeber des „Motor" bekannte Motor-Verlag, Berlin SW 68, gibt eine neue Monatsschrift „Dienst am Auto", Fachzeitschrift für modernen Auto-Service, heraus, die es sich zur Aufgabe macht, an der Verbilligung der Kraftfahrzeughaltung mitzuarbeiten.

„Dienst am Auto" ist ein praktischer Ratgeber für alle Kreise, die sich mit der Pflege, Unterbringung und Reparatur von Motorfahrzeugen, mit der Betriebsstoff- und Oelversorgung usw. — kurz, mit dem Autodienst — befassen. „Dienst am Auto", die erste Fachzeitschrift dieser Art auf dem europäischen Kontinent, bringt wertvolle Anregungen für die Praxis, Beschreibungen und Abbildungen neuzeitlicher Service-Stationen, bewährter Service-Maschinen und -Geräte und vieles andere Wissenswerte mehr.

Es kommt aber auch der Automobilist selbst zu Wort, um seine Wünsche hinsichtlich des modernen Autodienstes berufener Stelle zum Ausdruck zu bringen. Ferner pflegt „Dienst am Auto" den Gedankenaustausch zwischen den Garagen-, Tankstellen- und Reparaturwerkstättenbesitzern, um auch in Deutschland den Autodienst entsprechend der schnellen Entwicklung des Motorfahrzeugwesens zu vervollkommnen. *1445*

Digitized by Google

Wann befindet sich ein Kraftfahrzeug der Feuerwehr im Dienst?

Von Kriminal-Inspektor Halm, Heilbronn

Mit dieser interessanten Frage, d. h. mit der Auslegung des § 44 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 — bzw. des § 38 der Verordnung alter Fassung —, hatte sich das erweiterte Schöffengericht Heilbronn zu befassen.

Anläßlich der Beerdigung eines Kameraden rückte die freiwillige Feuerwehr Heilbronn mit dem Stabswagen, der Motorspritze und der mechanischen Drehleiter aus, um für den Fall, daß während der Beerdigung ein Brand ausbrechen sollte, in Alarmbereitschaft zu sein. Bei der Heimfahrt vom Friedhof stieß an einer unübersichtlichen Straßenkreuzung die Motorspritze mit einem Motorradfahrer zusammen.

Der Führer der Motorspritze wurde zu 100 RM. Geldstrafe verurteilt, weil er hinreichende Warnungszeichen nicht gegeben hatte. Es mußte bei der Verhandlung u. a. die überaus wichtige Frage geklärt werden, ob sich die Kraftfahrzeuge der Feuerwehr bei dieser Fahrt „im Dienst" befanden und dadurch die Befreiungen des § 44 in Betracht kamen.

Das Schöffengericht hat die Frage bejaht. Das Reichsgericht hat die eingelegte Revision verworfen, aber leider zu dieser Frage nicht Stellung genommen.

Der § 44 der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 16. März 1928 (RGBl. I, S. 91), der fast wörtlich dem § 38 der Verordnung alter Fassung entspricht, sieht für „Kraftfahrzeuge der Feuerwehr im Dienst" eine große Reihe von Befreiungen von den allgemeinen Verkehrsvorschriften vor. Die wesentliche Bestimmung ist hierbei die, daß die Feuerwehrkraftfahrzeuge nicht den Vorschriften über die innerhalb geschlossener Ortsteile höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit unterliegen. Wann befindet sich nun ein Kraftfahrzeug der Feuerwehr im Dienst? Der Gesetzgeber will dies zweifellos weit ausgelegt wissen, denn er hätte besondere Beschränkungen deutlich aufstellen müssen, wenn er diese Befreiungen nur für Dienstfahrten besonderer Art, z. B. auf dem Wege zum Brandplatz, hätte zulassen wollen, wie er den im Dienst befindlichen Kraftfahrzeugen der Wehrmacht und der staatlichen Polizei dieselben Befreiungen nur zubilligt, wenn Gefahr in Verzug ist. Es kann also nicht ohne weiteres davon ausgegangen werden, daß in § 44 als Dienstfahrten nur Fahrten zur Brandstelle verstanden werden, sondern zweifellos müssen auch die Rückfahrten vom Brandplatz ins Gerätemagazin als solche angesehen werden, denn es gehört zum Wesen des Feuerwehrdienstes, möglichst rasch zu erneuter Verwendung wieder bereit zu sein. Darüber hinaus werden aber als Dienstfahrten auch Uebungsfahrten zu betrachten sein, denn durch diese sollen nicht nur die Feuerwehrleute — insbesondere die Kraftfahrzeugführer der Feuerwehr — ausgebildet, sondern auch alle übrigen Wegbenutzer und Fußgänger in dem Sinne erzogen werden, daß die Feuerwehr ein besonderes Recht auf die Straße hat. In § 25 der Verordnung ist den Kraftfahrzeugführern ja auch — und zwar ganz allgemein — vorgeschrieben, daß für Kraftfahrzeuge der Feuerwehr und der Polizei, die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen, schon bei ihrer Annäherung freie Bahn zu schaffen ist. Als besondere Zeichen kommen für Feuerwehrfahrzeuge in erster Linie die altherkömmlichen Signale mit der Glocke in Betracht. Wenn nun § 25 nur für Feuerwehrfahrzeuge im Dienst — letzteres gleichbedeutend mit auf dem Wege zum Brandplatz — gelten würde, dann würde die Ermächtigung im § 44, Warnungszeichen mit anderen als den vorgeschriebenen Signalinstrumenten abzugeben, allerdings auch nur bei Fahrten zum Brandplatz Geltung haben. Bei allen anderen Fahrten dürfte dann innerhalb geschlossener Ortsteile, wo sich die Feuerwehrfahrzeuge doch in der Hauptsache bewegen, nur die in § 4 vorgeschriebene Hupe benützt werden. Es ist nicht anzunehmen, daß die Worte, „die sich durch besondere Zeichen kenntlich machen", in § 25 gleichbedeutend sind mit „im Dienst", weil ja nur Kraftfahrzeuge der Feuerwehr im Dienst Warnungszeichen auch mit anderen als den in § 19 genannten Signalinstrumenten, also besondere Zeichen, abgeben dürfen, denn dem steht die in § 44 an erster Stelle aufgeführte Befreiung der Kraftfahrzeuge der Feuerwehr im Dienst — nämlich, daß sie nicht mit einer Hupe zum Abgeben von Warnungszeichen versehen zu sein brauchen (§ 4, Abs. 1, Nr. 4) — entgegen. Es wäre schlechterdings nicht erklärlich, wozu diese Befreiung in die Verordnung aufgenommen worden wäre, wenn die Feuerwehrkraftfahrzeuge bei der Rückfahrt vom Brandplatz und bei Uebungsfahrten mit einer am Fahrzeug befestigten Hupe versehen sein müßten und Warnungszeichen innerhalb bebauter Ortsteile nur mit dieser abgeben dürften.

Es geht daraus hervor, daß die Worte „im Dienst" in § 44 weit ausgelegt werden müssen.

Es drängt sich die Gegenfrage auf, „wann ist nun ein Kraftfahrzeug der Feuerwehr nicht im Dienst?" Dies trifft m. E. nur zu, wenn ein Fahrzeug aus der Verwendungsbereitschaft ausgeschieden ist, z. B. bei der Fahrt in eine Reparaturwerkstätte. *1416*

Wann muß der Kraftfahrer hupen?

Ein Kraftfahrer durchfuhr, angeblich mit einer größeren als der zulässigen Geschwindigkeit, eine Straßenkreuzung, ohne zu hupen. Er wurde verurteilt und focht das Urteil aus zwei Gesichtspunkten an. Einmal, weil die Feststellung, daß er übermäßig schnell, mehr als dreißig Kilometer, gefahren sei, lediglich auf der Schätzung des Gendarmen be-

Digitized by Google

ruhe. Diese Art der Schätzung sei unzuverlässig, zur zuverlässigen Kontrolle seien zwei Beamte mit Stoppuhren erforderlich.

Diesen Einwand verwarf das Oberlandesgericht Darmstadt, indem es ausführte: Wie die Geschwindigkeit des Wagens ermittelt sei, das sei Sache der freien Beweiswürdigung und Ueberzeugung des Gerichts. Bestimmte Beweisregeln über die Feststellung der Geschwindigkeit eines Kraftfahrzeuges gebe es nicht. Dagegen erachtete das Oberlandesgericht den zweiten von dem Angeklagten vorgebrachten Einwand als gerechtfertigt, nämlich, daß nicht grundsätzlich an jeder Straßenkreuzung gehupt zu werden brauche. Der Gerichtshof sagt:

„Nach § 19 der Kraftfahrzeugverordnung hat der Führer überall da, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordert, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeuges aufmerksam zu machen. Das Gesetz schreibt dagegen nicht vor, daß Straßenkreuzungen ohne weiteres zur Abgabe von Warnungssignalen verpflichten. Entscheidend ist vielmehr, ob im Einzelfalle die Sicherheit des Verkehrs die Abgabe eines Warnungszeichens erfordert. Zweck des Signals ist, andere rechtzeitig auf das Herannahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen, die durch dasselbe gefährdet werden könnten. Die Möglichkeit einer solchen Gefährdung ist daher die Voraussetzung der gesetzlichen Warnungspflicht, und sie muß vom Tatrichter gewürdigt und mit ausreichender Begründung dargetan werden. Die Möglichkeit einer Gefährdung setzt daher einen Verkehr voraus, der die Abgabe von Warnungszeichen erfordert. Ist ein Verkehr nicht vorhanden und auch mit Annäherung von Menschen oder Fahrzeugen nicht zu rechnen, dann braucht ein überflüssiges und deshalb zu vermeidendes Warnungszeichen nicht abgegeben zu werden. Neben der objektiven Lage der Oertlichkeit muß daher auch die jeweilige Verkehrslage berücksichtigt werden.

Dies hat aber das Amtsgericht unterlassen. Es stellt lediglich fest, daß der Angeklagte durch die Straßenkreuzung und vor Eintritt in die Kurve sehr rasch gefahren sei. Hiermit allein kann die Notwendigkeit der Abgabe eines Signals nicht begründet werden."

Machen sich Kraftwagenführer strafbar, wenn ihre Wagen Passanten bespritzen?

Als Direktor H. mit seinem Kraftfahrzeug durch Osterode a. H. fuhr, wurden zwei Frauen, welche auf dem Bürgersteig standen, von oben bis unten beschmutzt. Nachdem H. in Strafe genommen war, beantragte er gerichtliche Entscheidung. Das Amtsgericht verurteilte jedoch Direktor H. zu einer Geldstrafe auf Grund des § 366 (10) des Strafgesetzbuches und betonte, wenn der Angeklagte mit seinem Kraftwagen langsamer gefahren wäre, so wären die Frauen auf dem Bürgersteig nicht durch das Schmutzwasser bespritzt worden, welches durch eine offene Rinne über die in Rede stehende Straße floß. Diese Entscheidung focht Direktor H. durch Revision beim Kammergericht an und betonte, die bespritzten Frauen seien unachtsam gewesen, indem sie in der Nähe einer Gosse Aufstellung genommen hätten, welche mit Wasser angefüllt war, das über den Straßendamm geflossen sei. Der Kraftwagenführer sei überhaupt nicht in der Lage gewesen, von weitem festzustellen, ob sich in der Rinne Wasser befunden habe. Der III. Strafsenat des Kammergerichts hob auch die Vorentscheidung auf und wies die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurück und führte u. a. aus, der Angeklagte sei vom Amtsgericht auf Grund des § 366 (10) des Strafgesetzbuchs verurteilt worden; hiernach mache sich strafbar, wer die zur Erhaltung der Sicherheit, Bequemlichkeit, Reinlichkeit und Ruhe auf den öffentlichen Wegen, Straßen und Plätzen erlassenen Polizeiverordnungen übertrete. Diese Vorschrift setze eine Polizeiverordnung voraus, gegen welche der Kraftwagenführer verstoßen habe. Eine solche Polizeiverordnung sei in der Vorentscheidung nicht erwähnt worden; die Vorschrift des § 366 (10) des Reichsstrafgesetzbuches allein reiche nicht aus, um eine Verurteilung des Angeklagten herbeizuführen. (3. S. 26. 28.) *1417*

Rundfahrt zu den Sehenswürdigkeiten Münchens im neuen Wanderer-Sechszylinder. Die Theatinerkirche

Digitized by Google

WER IST WO?

Bei dem großen Interesse, das die Öffentlichkeit an allen Fragen der Motorisierung und damit auch an der Tätigkeit der führenden Persönlichkeiten der Automobilindustrie, des Automobilhandels und -verkehrs nimmt, erscheint es zweckmäßig, auf Veränderungen personeller Art von Zeit zu Zeit hinzuweisen. Man hat die Bedeutung dieser Frage auch in der Automobilindustrie erkannt und ist daher neuerdings in dieser Beziehnng mitteilsamer. Wir begrüßen das aus den oben dargelegten Gründen und bitten, uns recht vollständig über personelle Veränderungen führender Herren zu unterrichten, damit auf diesem Wege die Beziehungen zwischen Autoindustrie, -handel und -verkehr und der Öffentlichkeit vertieft werden können; auch dies ist Dienst am Kunden! Die Schriftleitung

Mr. Keith-Wood

der bisherige Direktor der General Motors G. m. b. H., Berlin-Borsigwalde, tritt in die Direktion der Opel-Werke, Rüsselsheim, ein. Der Direktor der englischen Zweigniederlassung Wieland hat an Stelle von Wood die Leitung der Werkstätten in Borsigwalde übernommen.

Herr Prokurist Schilling

von den Wanderer-Werken in Siegmar schied aus seiner bisherigen Stellung und trat bei der Horchwerke A.-G., Zentrale Berlin, Verkaufsabteilung, ein.

Herr Dipl.-Ing. Wiesner

bisher bei den Daimler-Benz-Werken, Untertürkheim, tätig, übernahm die Verkaufsabteilung für Automobile bei den Wanderer-Werken in Siegmar.

Herr Dipl.-Ing. Kraemer

bisher bei der Normenabteilung im Reichsverband der Automobilindustrie, Berlin, trat zum Verein Deutscher Gummireifenfabriken, Berlin, Potsdamer Str. 111, über.

Herr Prokurist Leupold

bisher bei den Presto-Werken in Chemnitz, hat die Einkaufsabteilung der Horchwerke A.-G. in Zwickau übernommen.

Herr Karl Möhringer

leitender Ingenieur der Propagandaabteilung der Wanderer-Werke A.-G., trat in gleicher Stellung in die Dienste der Citroën-Automobil-A.-G., Köln-Poll.

Direktor Dr. Nibel 25 Jahre bei Daimler-Benz

Vor kurzem beging Herr Direktor Dr. e. h. Hans Nibel, Vorstandsmitglied der Daimler-Benz A.-G., sein 25 jähriges Dienstjubiläum bei Daimler-Benz.

Dr. Hans Nibel ist am 31. August 1880 in Olleschau in Mähren geboren; er ist jedoch, wie schon sein Vater, Reichsdeutscher. Sein Studium absolvierte er an der Technischen Hochschule in München, die er als Diplom-Ingenieur verließ. Von der Hochschule weg trat er am 1. März 1904 in das Konstruktionsbüro der Benz-Werke in Mannheim ein. Seine glänzenden Fähigkeiten wurden in den Benz-Werken rasch erkannt; bald wurde er stellvertretender Bürochef und im Jahre 1910 selbständiger Leiter der Konstruktionsabteilung. Im August 1913 wurde er zum Prokuristen ernannt, am 1. Mai 1918 als stellvertretendes Mitglied in den Vorstand der Firma Benz & Cie. aufgenommen und am 25. August 1922 zum Vorstandsmitglied bestellt. Mit der Fusion zwischen den Firmen Daimler und Benz trat Direktor Nibel auch in den Vorstand der Daimler-Benz A.-G. ein. Seit dem Ausscheiden Dr. Porsches aus der Daimler-Benz A.-G. befaßt sich Herr Dr. Nibel in der Hauptsache mit den Gesamt-Konstruktions-Aufgaben des Konzerns.

Direktor Dr. Nibel hat an leitender Stelle an der technischen Entwicklung und an dem Weltruf der deutschen Automobilindustrie tätigen Anteil gehabt. Die Benzwerke wurden in der Zeit, in welcher er dort als Chefkonstrukteur tätig war, die größte deutsche Automobilfabrik. Mit seinem Namen verbindet sich die Schöpfung des Benz-Weltrekordwagens, des sogenannten Blitzen-Benz, der den Schnelligkeitsweltrekord für Automobile vom Jahre 1911 bis 1924 hielt, und die Schaffung der vielen bewährten Gebrauchswagen, Typen, welche der Marke Benz ihren Weltruf erworben haben. Er betätigte sich selbst mit

Direktor Dr. Nibel

Erfolg bei automobilsportlichen Veranstaltungen und war Preisträger verschiedener Zuverlässigkeitsfahrten, so bei Prinz-Heinrich-Fahrten und bei der Karpathenfahrt 1914. Auch die Entwicklung des Rohöl-Motors für Kraftwagen, in welcher die Benz-Werke führend waren und die Daimler-Benz A.-G. heute noch führend ist, wurde durch die Arbeiten Direktor Nibels maßgebend beeinflußt. Die Technische Hochschule Karlsruhe ehrte die Verdienste Direktor Nibels um die Entwicklung des Kraftfahrzeuges durch die am 8. November 1922 erfolgte Verleihung des Dr. ing. ehrenhalber. Daß er jetzt an die Spitze der Konstruktions-Zentrale von Daimler-Benz berufen wurde, berechtigt zu den größten Erwartungen für die weitere technische Entwicklung der Daimler-Benz-Werke.

1451

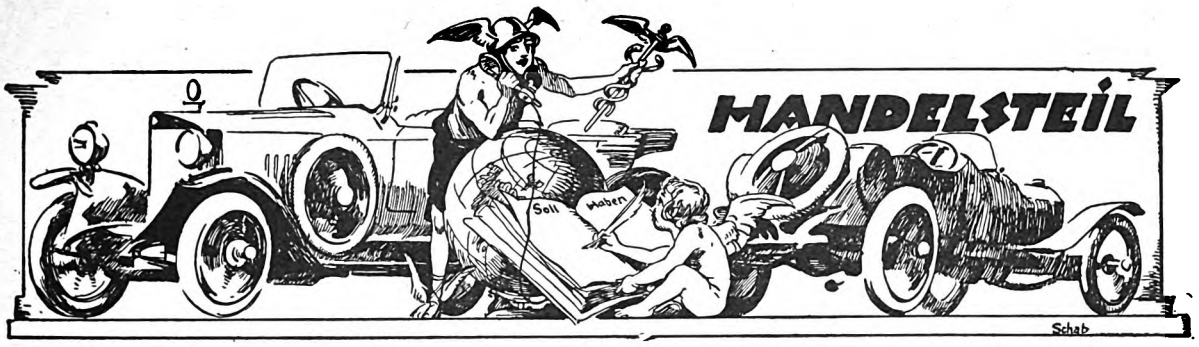
Herr Prokurist Schaupp 25 Jahre bei den Adlerwerken.

Herr Prokurist Philipp Schaupp, Vorstand der Einkaufs-Abteilung der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt a. M., beging vor kurzem das 25jährige Jubiläum seiner ununterbrochenen Tätigkeit bei dieser Firma. Er hat vom Jahre 1897 bis 1900 in diesem Hause gewirkt, um sich dann ab 15. Februar 1904 der verantwortungsvollen Aufgabe eines Einkaufschefs zu widmen.

Herr Schaupp, der zwischen seinen beiden Tätigkeitsperioden bei den Adlerwerken in Paris und London in verantwortlichen Stellungen tätig war, erfreut sich eines ausgezeichneten Rufes bei den ungemein zahlreichen Lieferanten und genießt sowohl seitens seiner Kollegen wie auch insbesondere bei der Verwaltung des Werkes größte Wertschätzung, die auch in Form wertvoller Festgaben an den Jubilar sinnfälligen Ausdruck gefunden hat.

1455

Digitized by Google



Die Reichsbahn und der Kraftwagenwettbewerb

Der Eisenbahnkommissar für den Reparationsagenten hat in seinem Bericht Nr. 8 vom 2. 12. 28 ausführlich die Verhältnisse geschildert, die sich für die Reichsbahn auf dem Kraftwagenwettbewerb ergeben. Er kommt in seinen Ausführungen zu dem Schluß, daß „eine Politik übermächtiger Förderung und Unterstützungen dieses Verkehrs geeignet ist, die Wettbewerbsbedingungen für die Eisenbahn zu erschweren. Sie könnte die Reichsbahn in eine schwierige Lage versetzen und sie letzten Endes zwingen, Tarifmaßnahmen zu ergreifen, deren Last auf die allgemeine Wirtschaft zurückfallen würde". Bei dieser Argumentation spielt eine wesentliche Rolle, daß die Reichsbahn einen erheblichen Teil der Reparationslasten zu tragen und ihre Schienenwege aus eigener Kasse zu erhalten hat, während die Kraftfahrzeuge öffentliche Straßen benutzen. Durch die Vorbelastung der Reichsbahn erhielte der Kraftwagenverkehr einen Vorsprung, der nicht dem wirtschaftlichen Gesamtinteresse diene.

Dem ist entgegenzuhalten: Ein Beweis für die Mehrbelastung der Reichsbahn durch Steuern und sonstige Leistungen im öffentlichen Interesse ist nicht zu erbringen. Im Gegenteil kommt man bei eingehender Untersuchung der Materie zu dem Schluß, daß der Kraftwagenverkehr in einem relativ höheren Maße zum Steueraufkommen beiträgt als die Reichsbahn. Zunächst hat man bei solcher Gegenüberstellung zu berücksichtigen, daß die von der Reichsbahn beförderten Personen- und Gütermengen die entsprechenden Ziffern im Ueberlandkraftverkehr in Deutschland heute noch um mehr als das Vierzigfache übersteigen. Trotzdem liegt der Betrag des Kraftfahrzeug-Steueraufkommens, das man bereits im laufenden Finanzjahr mit über 190 Mill. RM. annehmen darf, nur noch 40 v. H. unter den im vierten Reparationsjahr (Oktober 1927 bis September 1928) von der Reichsbahn gezahlten 314,4 Mill. RM. Beförderungssteuern, von denen 290 Mill. RM. auf Reparationskonto und der Rest an die Reichskasse gingen.

Im gleichen Zeitraum erforderte die Verzinsung der elf Milliarden Reichsbahn-Reparationsschuld 660 Mill. RM. Diese Reparationsobligationen stellen neben den 1081 Mill. RM. begebenen Reichsbahnvorzugsaktien den allein zu verzinsenden Teil des gesamten Anlagevermögens der Reichsbahn von 24,5 Milliarden RM. dar, denn die im Besitz des Reichs befindlichen 13 Milliarden RM. Reichsbahn-Stammaktien blieben und bleiben im Zusammenhang mit dem Zusatzverzinsungsrecht der Vorzugsaktien voraussichtlich auch künftig zinslos. Betrachtet man die 314,4 Mill. RM. Beförderungssteuer als Aequivalent für die Unterlassung einer Verzinsung der Stammaktien, so ergibt sich eine sehr magere Verzinsung von 2,4 v. H. des Stammkapitals der Reichsbahngesellschaft, die im übrigen vollständig steuerfrei ist.

Die privaten Transportunternehmungen haben, wie jedes Unternehmen privaten Rechts, jene außerordentliche Steuerlast zu tragen, von der die Reichsbahn, die durch Gesetz eine eigene Gesellschaftsform erhalten hat, befreit ist. Als Sonderreparationssteuer wirkt zudem für die private Wirtschaft das Industriebelastungsgesetz. Daß die Reichsbahn in der Tat keine Sonderbelastung im öffentlichen Interesse zu tragen hat, zeigt ein Vergleich mit größten deutschen Industrieunternehmen, so etwa mit den Vereinigten Stahlwerken. Der Abschluß dieser Gesellschaft vom 30. September 1927 wies bei einem Kapital von 800 Mill. RM. und 523,58 Mill. RM. Anleihen einen Betrag von 61,34 Mill. RM. für lediglich im Geschäftsjahr 1926/27 gezahlte Reichs-, Landes- und Gemeindesteuern auf. Die von dem Konzern aufgebrachten Steuern betrugen also 7,5 v. H. des gesamten Aktienkapitals der Gesellschaft. Die Reichsbahn hätte entsprechend ihrem 18,6 mal größerem Anlagekapital normalerweise also 1,141 Mill. RM. allein an Steuern aufzubringen. In Wirklichkeit trägt sie nur die 314,4 Mill. RM. Beförderungssteuer, während ihre übrigen Leistungen einschließlich Regulierung der Reparationsanleihekupons lediglich der Verzinsung von Anlagekapital dienen. Diese ist — bezogen auf die Anlagen von 24,5 Milliarden RM. — äußerst gering und beschränkt sich auf 2,99 v. H. Sie beträgt also nur einen Bruchteil der heute üblichen Zinssätze.

Es ist richtig, daß die Reichsbahn ihre Schienenwege aus eigener Kasse baut. Der Kraftwagen dagegen benutzt die öffentlichen Verkehrsstraßen. Im Voranschlag für das Geschäftsjahr 1928 werden die Aufwendungen der Reichsbahn für Unterhaltung und Erneuerung der Gleisanlagen, Kunstbauten und Gebäude — ohne Berücksichtigung der Regiekosten — mit 526,9 Mill. RM. angegeben. In diesem Betrage sind jedoch Unterhaltungen und Erneuerungen, z. B. von Bahnhofsgebäuden, Lokomotivschuppen, Reparaturwerkstätten u. a. enthalten, Aufwendungen also, welche bei einem Vergleich mit den Kosten für die Unterhaltung der öffentlichen Straßen sicher nicht mit einzubeziehen sind. Der von der Reichsbahn aufgewandte Betrag enthält außerdem mit erheblichem Anteil die Kosten von Schienen, Schwellen, Weichen und Zubehör. Es ist zumindesten strittig, ob und wie weit diese in den Bahndamm eingebauten Vorrichtungen bei der Bemessung jener Ausgaben zu berücksichtigen sind, welche die Bahn im Gegensatz zum Kraftwagenverkehr der öffentlichen Verwaltung abnimmt. Schaltet man nun die Verwechslung reiner Kapitalverzinsung mit öffentlicher Auflage aus, berücksichtigt man weiter die gegenüber den Kraftverkehrswegen vielfach größeren Beförderungsmengen der Eisenbahn auf der einen und das rasch ansteigende Kraftfahrzeugsteuer-Aufkommen auf der anderen Seite, so ergibt sich, daß die neuerdings bei jeder Gelegenheit betonte Vorbelastung des Eisen-

Digitized by Google

bahnverkehrs unerheblich oder gar nicht vorhanden ist.

Abgesehen von diesem Sachverhalt liegt die Empfehlung einer stärkeren Belastung zur

Erschwerung des Kraftwagenverkehrs nicht im Interesse der Reichsbahn;

sie ist zum mindesten ein zweischneidiges Schwert. Trotz ihrer heute vielfach noch zögernden Haltung ist mit Sicherheit damit zu rechnen, daß sie selbst in rasch wachsendem Umfang über die jetzt vorliegenden bescheidenen Anfänge hinaus Kraftwagen in ihren Dienst stellen wird. Eine solche Entwicklung ist vorgezeichnet durch den Gang der Dinge in der Schweiz, Dänemark, den Vereinigten Staaten u. a. Ländern. Auch in Deutschland sind untrügliche Zeichen für das unaufhaltsame Vorwärtsdringen des Kraftverkehrswesens vorhanden. Zudem sind der Kraftfahrzeugbau und die Zubehörindustrie in hervorragendem Maße Kunden der Reichsbahn. Die Automobilhandelskammer in New York errechnete, daß 1928 in den Vereinigten Staaten nicht weniger als 3,6 Mill. Waggons (!) von der Automobilindustrie angefordert und zur Beförderung benutzt wurden.

Ob die Motorisierung trotz der sich daraus unvermeidlich mit anderen Verkehrsmitteln ergebenden Reibungen mit allen Kräften anzustreben sei, ist längst im positiven Sinne für das Auto entschieden. Der Reichsbahnkommissar gibt in diesem Zusammenhang an, daß Aufträge im Werte von rd. 1200 Mill. RM. jährlich von der Reichsbahn an die Wirtschaft vergeben werden. In diesem Betrag sind bereits alle Lieferungen u. a. von Kohlen, Oel, Fetten, Ersatzteilen usw. enthalten. Die Beträge, die aus dem Kraftwagenverkehr an die Wirtschaft fließen, übersteigen heute bereits selbst in dem untermotorisierten Deutschland mit über 1800 Mill. RM. beträchtlich die Aufträge der Reichsbahn. Diese 1,8 Milliarden unterteilen sich in folgende Hauptbeträge: Fertige Fahrzeuge 1050 Mill. RM., Betriebsstoffe 275 Mill. RM., Ersatzreifen 150 Mill. RM., Reparaturen 90 Mill. RM.; der Rest entfällt auf Garagenbauten, Kraftfahrzeugversicherungen, Zubehörbezug u. a. m.

In den Vereinigten Staaten hat sich in den letzten Jahren die Ueberzeugung durchgesetzt, daß der Aufschwung der U.S.A.-Wirtschaft wesentlich auf den Impuls zurückgeht, den sie durch ihre Automobilindustrie erhalten hat. 85 v. H. des verarbeiteten Gummis, 60 v. H. der Glasproduktion, 12 v. H. der Kupferproduktion, 15 v. H. der Eisen- und Stahlproduktion, 80 v. H. des Gasolinverbrauchs wurden 1928 von der Automobilwirtschaft der Vereinigten Staaten und Kanada aufgenommen. Der amerikanische Ausfuhrüberschuß an Kraftfahrzeugen betrug 2856 Mill. RM.! Der gegenwärtige Wohlstand der Vereinigten Staaten ist nicht denkbar ohne die Automobilwirtschaft. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß, ähnlich wie vor hundert Jahren durch die Eisenbahn, heute die Volkswirtschaften durch das Vordringen des Kraftfahrzeugs kräftig vorwärts getrieben werden. Diejenigen Industriestaaten, in denen die Regierung Fortschritte des Verkehrs engherzig zugunsten der vorhandenen Eisenbahnanlagen zu drosseln versuchte, würden im internationalen Wettbewerb auf eine Stufe zweiten Ranges herabgedrückt werden. Die begreiflich einseitige Einstellung des Treuhänders der Reparationsobligationen der Reichsbahn deckt sich nicht mit den Interessen der deutschen Wirtschaft. *1437*

Eisenbahnen und Kraftwagen in England

Die englischen Eisenbahnen hatten im Jahre 1927 einen Einnahmeausfall von 5 000 000 £ gegen das Vorjahr. Sie hatten 87 Mill. Personen weniger als im Jahre 1926 befördert, und auch der Güterverkehr war zurückgegangen. Dieser Verlust war im wesentlichen durch Abwanderung auf die Landstraße entstanden. In Lancashire bewegten z. B. früher die Eisenbahnen jährlich etwa 100 Mill. Tonnen Baumwolle und deren Erzeugnisse zur Verarbeitung und Veredelung zwischen den verschiedenen Fabriken; heute wird mehr als 80 % dieser Menge im Kraftwagen befördert. Es gibt zurzeit etwa 275 000 Lastkraftwagen in England gegen 85 000 im Jahre 1914, und zur Personenbeförderung im öffentlichen Verkehr dienen 99 000 Kraftdroschken und Omnibusse. Im ganzen ist die Zahl der zum Verkehr zugelassenen Kraftwagen 1923 bis 1927 von 525 000 auf 1,3 Mill. gestiegen. Die Zahl der Unternehmer, die Personen und Güter auf der Landstraße mit Kraftwagen befördern, ist in der letzten Zeit von 400 auf 3000 gestiegen, und dabei sind noch zahlreiche Kleinbetriebe zu 30 bis 40 Großunternehmen zusammengelegt worden, eine Entwicklung, die den Vorgängen entspricht, wie sie sich in den ersten Jahrzehnten des Eisenbahnwesens abgespielt haben. In Omnibusunternehmen sind etwa 30 000 000 £ angelegt. Im Gebiet der ehemaligen Nordostbahn, die jetzt einen Teil des Gruppennetzes der London und Nordost-Eisenbahn bildet, werden wöchentlich 250 Mill. Personen in Omnibussen befördert, fast siebenmal so viel wie mit der Eisenbahn. Die Eisenbahngesellschaften beklagen auf das bitterste, daß ihnen so viel Verkehr an den Kraftwagen verlorengeht, aber sie haben richtig erkannt, daß sie das neue Verkehrsmittel nicht in der Form bekämpfen können, daß sie versuchen, einen Wettbewerb zu unterdrücken; sie wollen sich vielmehr am Kraftwagenverkehr beteiligen und so die Einkünfte, die sich aus ihm erzielen lassen, in ihre Kassen lenken. Bisher legte ihnen in dieser Beziehung die Gesetzgebung Schranken auf, indem sie den Eisenbahnen einen Kraftwagenverkehr nur als Nebenbetrieb zum Eisenbahnbetrieb, also in der Form gestattete, daß die Personen und Güter vor oder nach der Beförderung im Kraftwagen die Eisenbahn benutzten. Nunmehr haben die Eisenbahngesellschaften die Annahme eines Gesetzes durch das Parlament durchgedrückt, das diese Beschränkung aufhebt. Sie können nunmehr Kraftwagen betreiben, bei denen die Beförderung im Kraftwagen beginnt und endigt. Welchen Gebrauch sie von dieser neuen Befugnis machen werden, läßt sich noch nicht übersehen. Es wird nicht erwartet, daß sie selbständige Kraftwagenbetriebe in größerem Umfang einrichten werden, sondern vielmehr, daß sie sich am Geschäft bahnfremder Unternehmer beteiligen werden, eine Art der Betätigung, die ihnen bisher untersagt war, nunmehr aber gestattet ist. Sie werden sich voraussichtlich mit Kapital an solchen Unternehmen beteiligen, und dadurch maßgebenden Einfluß auf deren Tarifpolitik und damit auf die Verteilung des Verkehrs zwischen Kraftwagen und Eisenbahn zu erlangen suchen. Bei einer solchen Zusammenarbeit können sie den Kraftwagenunternehmern ihre Bahnhöfe und Haltestellen als Annahme- und Ablieferungsstellen für den Kraftverkehr zur Verfügung stellen. Kraft-

Digitized by Google

verkehrsunternehmen, die sich auf ein solches Zusammenarbeiten nicht einlassen wollen, können sie dadurch gefügig machen, daß sie ihnen androhen, sie würden selbst einen Wettbewerbsverkehr einrichten, doch wird das kaum nötig werden, weil die Kraftverkehrsunternehmen einsehen werden, daß der Vorteil der Zusammenarbeit auf ihrer Seite liegt. Andererseits werden die Eisenbahnen manche kleine Haltestelle schließen und den Verkehr auf die Straße verweisen können. An anderen Stellen werden die Tarife so gestaltet werden, daß sie auf der Straße und auf Schienen gleich sind, daß Uebergangsmöglichkeiten von einem Verkehrsmittel auf das andere geschaffen werden, an wieder anderen Stellen kann durch eine kluge Tarifpolitik der Verkehr auf das eine oder das andere Verkehrsmittel gelenkt werden, je nachdem das eine oder das andere für die einzelne Verkehrsbeziehung geeigneter ist. Der Fernverkehr und die schweren Massengüter werden dabei der Eisenbahn verbleiben, während der Nahverkehr und der Verkehr mit Stückgut, für den die Möglichkeit der Beförderung von der Tür des Versenders zu der des Empfängers von besonderer Bedeutung ist, in steigendem Maße auf der Straße bewerkstelligt werden. Alles, was die Eisenbahnen auf diesem Gebiete tun, geschieht natürlich an erster Stelle zur Wahrung ihrer eigenen Belange, dabei haben sie aber zu gleicher Zeit den Vorteil der Allgemeinheit im Auge. Wenn der jetzige Zustand bestehen bliebe, würden die Anlagen der Eisenbahnen nicht mehr in vollem Umfang ihrer Leistungsfähigkeit ausgenutzt werden, der Betrieb würde unwirtschaftlich werden, und die Eisenbahnen wären nicht mehr in der Lage, den Verkehr so zu bedienen, wie es das heutige Wirtschaftsleben erfordert. Indem sie ihren Verkehrsanlagen durch den Kraftwagen neues Leben einflößen, hoffen sie die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu heben und dadurch in die Lage versetzt zu werden, den Kreisen, die ihre Dienste in Anspruch nehmen, größeres Entgegenkommen in bezug auf Verkehrsmöglichkeiten und Beförderungsgelegenheiten zeigen zu können, als es jetzt angängig ist, wo ihre Einnahmen sinken.

1373

Kleine Mitteilungen

Keine Auslandsbeteiligung an der deutschen Ford-Aktienemission

Amerikanische Interessenten, die in Erwartung der angekündigten deutschen Aktienemission der Ford Motor Company Akt.-Ges. in Berlin bereits Zeichnungsaufträge erteilt hatten, haben von der Deutschen Bank die Mitteilung erhalten, daß die Deutsche Bank von der Ford Motor Company beauftragt worden sei, Zeichnungen nur für Rechnung solcher Auftraggeber anzunehmen, die in Deutschland wohnhaft sind.

Chevrolet, Ford, Chrysler

Die Aussichten der amerikanischen Automobilindustrie für 1929 scheinen vom Standpunkt der gesamten Autoindustrie günstig zu sein. Ob allerdings wieder alle Automobilunternehmen an der günstigen Konjunktur teilnehmen werden, scheint im Hinblick auf die schnell zunehmende Produktion der Ford-Werke zweifelhaft. In amerikanischen Automobilkreisen glaubt man, daß der Konkurrenzkampf sich in der Hauptsache zwischen Ford, Chevrolet und dem neuen Chrysler-Dodge-Konzern, also zwischen den drei größten Produzenten, abspielen wird. Die Chancen der Chevrolet Motor Co. werden nicht ungünstig beurteilt, besonders nachdem diese wichtigste General Motors-Gesellschaft Ende 1928 zwecks Herausbringung ihres neuen Modells innerhalb weniger Wochen eine gigantische Umstellung ihres verzweigten Betriebes durchgeführt hat, die Neuinvestitionen in Höhe von fast 30 Mill. Doll. erforderte, und selbst die bisher als Höchstleistung dastehende Umstellung der Ford-Werke in den Schatten stellt. Für die Beurteilung der Aussichten ist anderseits nicht ohne Interesse, daß die Produktion des Chrysler-Konzerns in der letzten Zeit einen scharfen Rückgang erfahren hat; sie weist gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres eine Abnahme um rund 33% auf. Ueberraschungen sind jedoch nicht ausgeschlossen, zumal jetzt in Verbindung mit der Gründung der neuen Chrysler-Holdinggesellschaft eine Rationalisierung der zusammengelegten Chrysler- und Dodge-Betriebe in Angriff genommen worden ist. Der Entscheidungskampf zwischen den Großproduzenten, der nur durch die Umstellung der Fordwerke unterbrochen wurde, hat mit aller Schärfe begonnen; sein Ausgang läßt sich noch nicht übersehen.

Steigerung der Shell-Produktion in 1928

Die Koninklijke Petroleum Mij publiziert dieses Jahr zum ersten Male vor dem Erscheinen des Jahresberichts ihre Oelproduktion, die sich von 16 998 551 To. in 1927 bis auf 22 108 972 To. in 1928 gesteigert hat. Niederländisch-Indien produzierte 3 971 050 To. gegen 3 448 116 To. in 1927, Sarawak 751 090 To. (711 756 To.), Aegypten 268 462 To. (183 284 To.), Rumänien 705 843 To. (593 828), Mexiko

Digitized by Google

Corona 524 772 To. (594 753 To.), Mexiko Aguila 890 000 To. (987 528 To.), Venezuela Caribbean 2 045 300 To. (1 535 856 To.), Venezuela 5 084 580 To. (2 961 857 To.), Trinidad 65 188 To. (65 841 To.), U. S. A. 7 751 914 To. (5 898 031 To.), Argentinien 50 773 To. (17 701 To.).

Wanderer stellt täglich 25 Automobile her

Nachdem der Betrieb bei den Wanderer-Werken einer durchgreifenden Rationalisierung unterzogen worden ist, können die Werke jetzt täglich 25 Wagen herstellen. *1468*

Harburger Phoenix an den Fusionsverhandlungen unbeteiligt

In der letzten Zeit gehen fortlaufend Notizen durch die Presse, die die Wiederaufnahme der im vorigen Sommer unterbrochenen Fusionsverhandlungen in der Gummiindustrie betreffen, wobei es aber unbestimt blieb, ob sich die Harburger Gummiwarenfabrik „Phoenix" Akt.-Ges. noch mit unter den Beteiligten befindet. Die Verwaltung der „Phoenix" Akt.-Ges. erklärt, daß sie in einem Aufgehen in ein anderes Unternehmen der seit 1856 bestehenden Fabrik, die neben Reifen in erheblichem Umfange auch noch andere Gummifabrikate erzeugt, nicht die Vorteile finden kann, die die Aktionäre oder den Kundenkreis befriedigen würden. Die „Phoenix" Akt.-Ges. sieht deshalb von einer Fortsetzung der Verhandlungen ab. *1467*

Zunehmende Konkurrenz in der Kraftfahrzeugversicherung

Der Verband der Kraftfahrzeugversicherer, der schon bisher mit Rücksicht auf die Außenseiter wiederholt zu Aenderungen seines Verbandstarifes schreiten mußte, hat den Beschluß gefaßt, den Verbandstarif in der Kraftfahrzeugversicherung aufzuheben, da dieser infolge der verschärften Konkurrenz nicht mehr aufrechtzuerhalten war. Die Verbandsfirmen sind jetzt also bezüglich der Prämien frei und werden demnach auch unter sich schärfer konkurrieren. Die vor noch nicht allzu langer Zeit erfolgte Gründung der Düsseldofer Automobilversicherungs-A.-G. dürfte, da diese die Außenseiterkonkurrenz wesentlich verschärft hat, den Beschluß mitbestimmt haben. Die allgemeinen Versicherungsbedingungen des Verbandes bleiben unverändert und obligatorisch in Kraft. Hinsichtlich der Selbstbeteiligung der Versicherungsnehmer an den Schadensfällen können dagegen Abänderungen vorgenommen werden. Bekanntlich betrug die Selbstbeteiligung in der Autokaskoversicherung bisher 100 RM. und bei Feuerschäden ein Fünftel. *1469*

Firmenberichte

Bismarckhütte. Das neue große Mannesmannröhrenwalzwerk ist seit Anfang dieses Jahres im Betriebe. Es werden Röhren bis 600 Millimeter Durchmesser und mit einer Länge von mehr als 30 Meter gewalzt; es ist jedoch geplant, zu noch größeren Dimensionen, bis 700 Millimeter Durchmesser und darüber, überzugehen. Die Leistungsfähigkeit des neuen Walzwerkes beträgt 100 000 To. im Jahre. Die Stahlproduktion der Bismarckhütte betrug im letzten Jahre 370 000 To., womit die Gesellschaft an der Spitze der ostoberschlesischen Eisenhüttengesellschaften steht. Der Bau eines neuen Hochofens für eine Tagesleistung von 350 bis 400 To. Roheisen wird demnächst in Angriff genommen. Für das Geschäftsjahr 1928 ist wieder mit einem günstigen Ergebnis zu rechnen (i. V. 9 pCt. Dividende). Das Aktienkapital ist von 30 Mill. Goldzloty auf 51 Mill. Umlaufzloty umgestellt worden.

Bayerische Motorenwerke A.-G. Zu dem Kursrückgang der Aktien (185 pCt.) erklärt die Direktion, daß der Geschäftsgang sich in der letzten Zeit nicht ungünstig entwickelt habe. Das Motorradgeschäft weise über Erwarten gute Regularität auf. Auch das Flugmotorengeschäft habe eine zufriedenstellende Entwicklung genommen. Der Absatz in Dixi-Wagen habe in der letzten Zeit, wie allgemein in der Autoindustrie, infolge der Kälte etwas gelitten; jedoch ist das In- und Auslandsgeschäft relativ gut. Was das Jahresergebnis anbelangt, so hoffe die Verwaltung, den Aktionären keine Enttäuschung bereiten zu müssen.

Daimler-Benz Akt.-Ges. Die frühere Lastwagenfabrik in Marienfelde liegt seit längerer Zeit so gut wie still, da die Lastwagenfabrikation nach der Fusion zwischen Daimler und Benz auf das Benz-Werk in Gaggenau übertragen worden ist. Man hat in dem Werk zwar noch Reparationen und einige andere Arbeiten ausgeführt, doch bestand schon seit längerer Zeit die Absicht, es bei günstiger Gelegenheit abzustoßen. Wie uns bestätigt wird, finden nunmehr seit einiger Zeit aussichtsreiche Verkaufsverhandlungen für das Werk statt. Das Objekt wird auf 12 bis 14 Mill. Mk. bei allerdings wohl niedrigerem Buchwert beziffert. Der Verkauf würde also für das Unternehmen eine bedeutsame Entlastung bringen, zumal die Bankschulden, soviel wir wissen, mit ungefähr 7 Mill. Mark angenommen werden können.

Selve Automobilwerke A.-G. Hameln. Das Geschäftsjahr 1928 ergibt einen Verlust, der die Zusammenlegung des Aktienkapitals notwendig macht. Das Aktienkapital betrug bisher 1,505 Mill. RM.; bekanntlich wurden noch im vorigen Jahr 350 000RM. neue Vorzugsaktien geschaffen. Das Verhältnis der Zusammenlegung ist noch nicht bekannt.. Die Generalversammlung ist auf den 17. April einberufen.

Elite Diamantwerke A.-G., Brand-Erbisdorf. Die Gesellschaft, deren Atienkapital sich zu rund 75% im Besitz der Opel-Werke befindet, schloß mit einem Verlust von 442 000 RM. ab bei einem Aktienkapital von 6 Mill. RM. Zurückgeführt wird das schlechte Ergebnis auf die schwierige Lage des Automobilmarktes und die Folgen der langen Aussperrung in der sächsischen Metallindustrie. Im Vorjahre wurde eine Dividende von 8% ausgeschüttet. Man hofft, durch den Bau von lizenzierten Motorrädern das Brand-Erbisdorfer Werk auf eine gesundere Basis zu stellen; gleichzeitig wird betont, daß der Geschäftsgang in Strickmaschinen befriedigt und in Fahr- und Motorrädern bedeutende Abschlüsse vorliegen.

Adler-Werke A.-G., Frankfurt a. M. In einer Aufsichtsratssitzung ist Herr Ernst Hagemeyer zum ordentlichen Vorstandsmitglied und kaufmännischen Direktor der Adler-Werke bestellt worden. Damit dürften die eigentlichen Reorganisationsmaßnahmen begonnen haben. In der Aufsichtsratssitzung wurde auch der Plan der Sanierung festgelegt, wobei das Kapital auf Grund des Verlustabschlusses 1927/28 in Höhe von etwa 2,5 Mill. RM. und in Verfolg der Reorganisation im Verhältnis von 2 zu 1 zusammengelegt und auf 25 Mill. RM. wieder erhöht werden soll. Hand in Hand mit dieser finanziellen Reorganisation soll eine Herabminderung der Bankschulden durch größeren Lagerbeständeverkauf gehen, den man durch eine erhebliche Reduzierung der Preise erleichtern wird. Die Bestände des Warenlagers sind bei den Adler-Werken ziemlich erheblich und dürften den Betrag von etwa 13 Mill. RM erreichen.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Hervorragende Beteiligung der deutschen Automobilindustrie an internationalen Automobilausstellungen

Hinter uns liegt eine Reihe von Ausstellungen, die zwar technisch demjenigen, der die große Berliner Automobilausstellung im Herbst vorigen Jahres besucht hatte, nichts bieten konnten, die aber trotzdem nach jeder Richtung hin, also sowohl im Personen- als auch im Lastwagenbau Zeugnis ablegten von der hohen Stufe, auf der sich die Automobil- und Karosserie-Technik zurzeit befindet. Einstimmig lautet das Urteil aller Besucher und auch der ausländischen Tages- und Fachpresse dahin, daß die deutsche Automobilindustrie, die in letzter Zeit keine Gelegenheit vorübergehen läßt, sich auf internationalen Wettbewerben und Ausstellungen zu zeigen, dem Auslande gegenüber durchaus gleichwertig geworden und daher in der Lage ist, auf dem internationalen Markte mit der ausländischen Konkurrenz erfolgreich in Wettbewerb zu treten. Als erste fand im Februar die Internationale Automobilausstellung in Rom statt. Von der deutschen Industrie war außer verschiedenen Zubehörfabriken, wie Solex, Zenith, Bosch, Zeiß, hauptsächlich Mercedes-Benz vertreten. Auffällig war es, daß man dieser deutschen Firma den besten Stand der Ausstellung gleich rechts am Eingang gegeben hatte. Wahrscheinlich hing dies damit zusammen, daß Mercedes schon so häufig an italienischen Wettbewerben, so insbesondere an der Targa-Florio, teilgenommen hat. Die ausgestellten Wagen, und zwar die bekannten Sechs- und Achtzylindertypen des Untertürkheimer Werkes, sowie die selten schönen Karosserien aus Sindelfingen erregten allgemeines Aufsehen, so daß der Ausstellungsstand ständig von einer großen schaulustigen Menge umlagert war. König Viktor Emanuel, der den Stand eingehend besichtigte, bezeichnete den ausgestellten Mercedes-Benz „S"-Wagen als das schönste Fahrzeug dieses an schönen und hochwertigen Wagen reichen Salons.

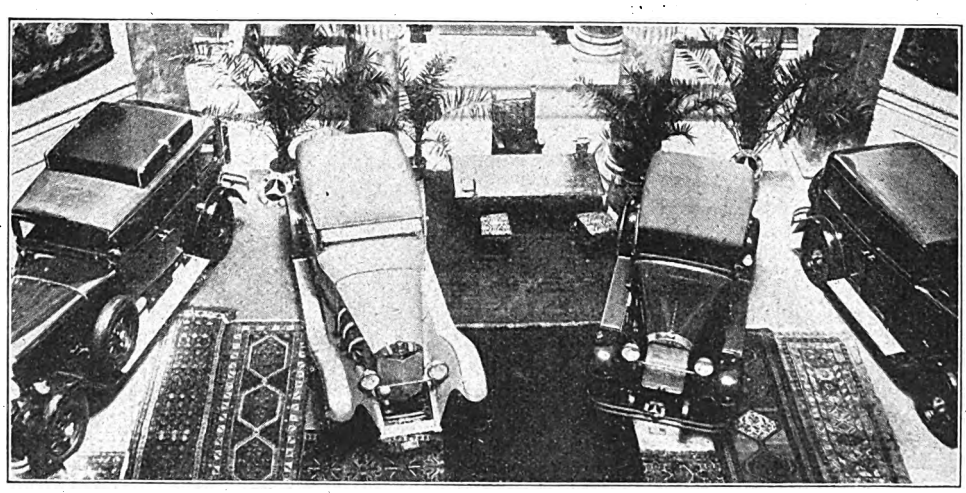
Die Kopenhagener Ausstellung hat trotz der kalten Witterungsverhältnisse und des dadurch bedingten geringen Besuches zu einem großen Verkaufserfolge der Horchwerke geführt. Sämtliche ausgestellten Wagen wurden durch die dänische Vertretung der Horchwerke — teilweise mehrfach — verkauft. Auch nach Schweden und Norwegen wurde eine Reihe von direkten Geschäften abgeschlossen; u. a. kauften der norwegische Ministerpräsident Joh. Lud. Mowinckel und der dänische Handelsminister Christensen Horch-Pullman-Limousinen, die auch der dänische Justizminister und Mitglieder des dänischen Königshauses schon längere Zeit fahren.

Hansa-Lloyd stellte ein 6-Rad-Niederrahmen-Fahrgestell mit 100-PS-Sechszylinder-Motor und als Schwingachsen ausgebildeten und durch Schnecken angetriebenen Hinterachsen aus, eine Konstruktion, die auf der vorjährigen Automobil-Ausstellung in Berlin allgemeine Anerkennung und Bewunderung fand. Außerdem wurde ein Niederrahmen-Omnibus-Fahrgestell mit 70 PS-Sechszylinder-Motor gezeigt, das einen sehr tiefliegenden Schwerpunkt hat. Die bewährten Hansa-Lloyd-Schnellastwagen waren durch ein Fahrgestell für 2½ t Nutzlast vertreten.

❋

Der Mercedes-Benz-Stand auf der Internationalen Automobilausstellung in Rom

❋



Für den Hochleistungsmotor
STANDARD MOTOR OIL und Dapolin BENZIN

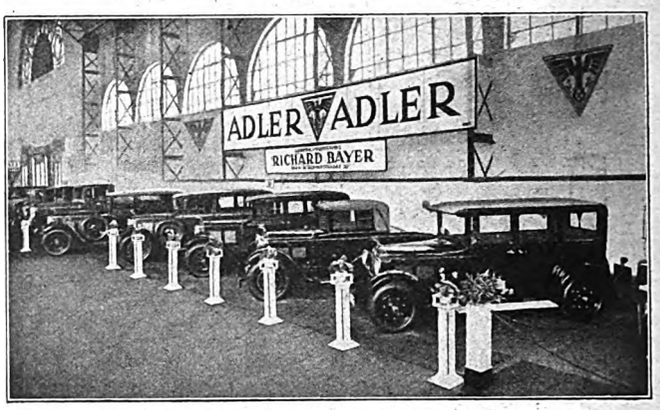
Digitized by Google

Die Ausstellung trug wesentlich dazu bei, den Absatz der Hansa-Lloyd-Werke auf dem Markte der nordischen Länder weiter auszubauen und zu festigen.

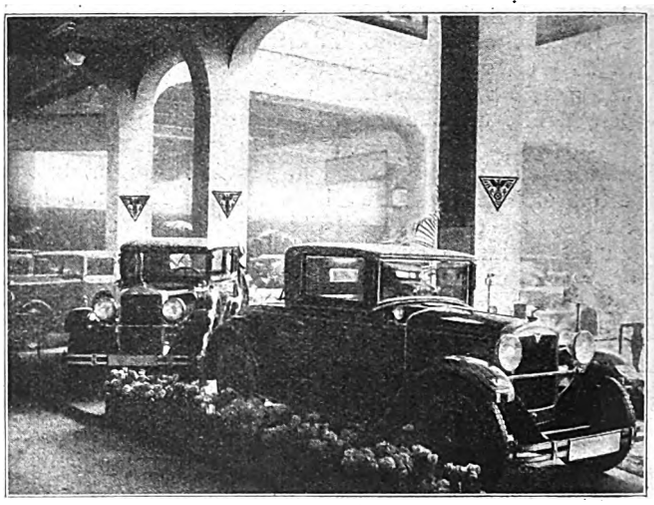
Ein Büssing-Sechsrad-Fahrgestell legte neben anderen Fahrgestellen der Firma von dem Hochstande des deutschen Automobilbaues Zeugnis ab und wurde viel beachtet. Vor allem wurde der Antrieb der Hinterachsen in der schwedischen Oeffentlichkeit lebhaft diskutiert.

Die Opelwerke waren nach den Erfolgen des Vorjahres auch auf der diesjährigen Ausstellung in Wien mit einer großen Zahl ihrer Typen vertreten. Insbesondere waren der 4-PS- in verschiedenster Ausführung, mehrere Modelle des 8/40-PS-Wagens sowie alle 1¾- und 2-Tonner-Lastwagen zu sehen. Auch die Neukonstruktion der Opel-Werke, das Motorrad „Motoclub", das auf der Berliner Internationalen Ausstellung berechtigtes Aufsehen erregt hat, stand als T. T.- und S. S.-Maschine und als Modell mit Royal-Seitenwagen zur Schau.

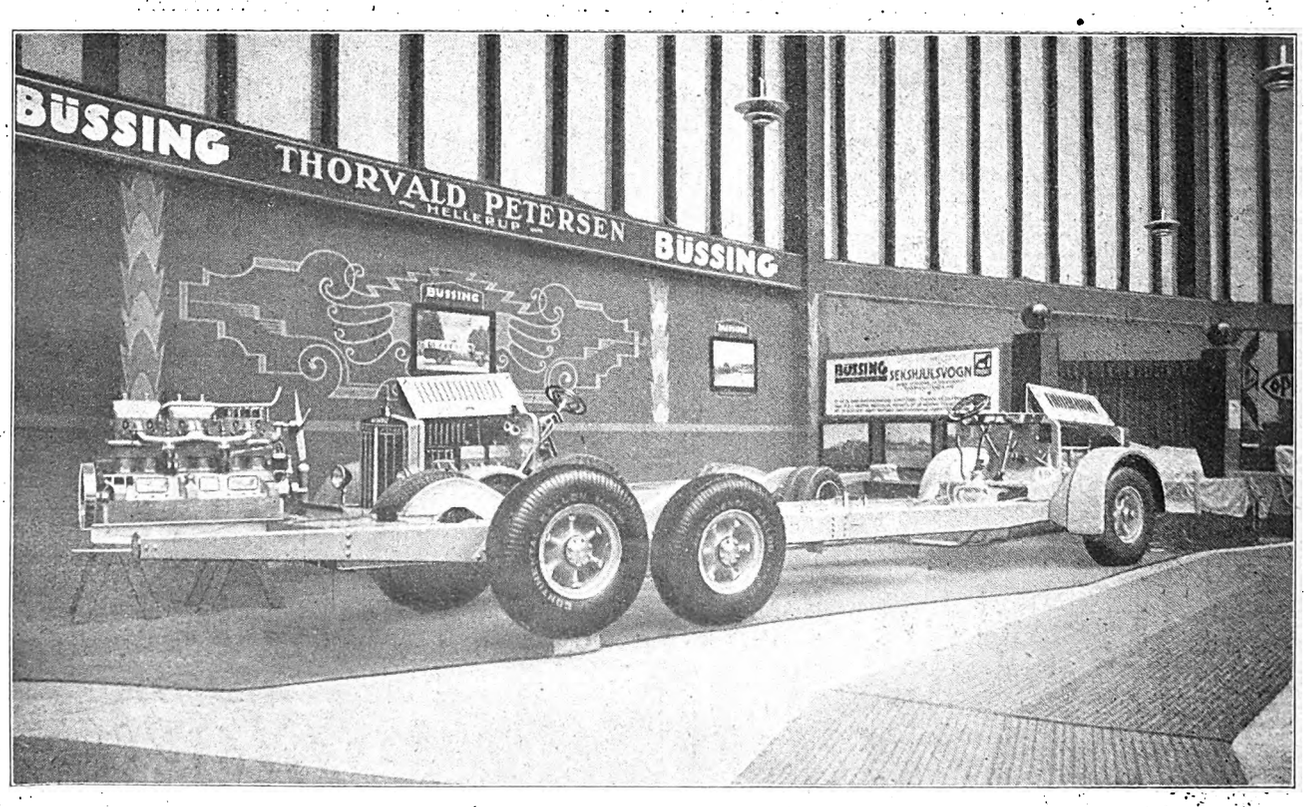
Auch in Genf sind die Opelwerke vertreten, und zwar bildete hier der RAK II eine Sensation der Ausstellung. Neben ihm beweisen zwei prächtige 16-PS-Limousinen von edelster Linienführung, wie vortrefflich es die Opelwerke verstehen, den schweren 4,3-Liter-Wagen mit einem Komfort zu karossieren, der den Bedürfnissen verwöhntesten Geschmackes gerecht wird. Dazu kommt ein 8/40-PS-Kabriolett von diskreter Eleganz und ein Sportzweisitzer des gleichen Zylinderinhaltes, der in hellgrau und blau gehalten, die Bewunderung aller Kenner erregt. Der Glanzpunkt des Opelstandes ist jedoch zweifellos das neue 8/40-PS-Niederflurrahmenchassis, dessen gesamte Federung in Gummi gebettet ist, womit die bis jetzt so gerühmte Zentralchassisschmierung eigentlich als überholt zu gelten hat.



Ausstellungsstand der Adler-Werke in Wien



Ausstellungsstand der Adler-Werke in Genf



Büssing-Stand auf der Kopenhagener Ausstellung

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

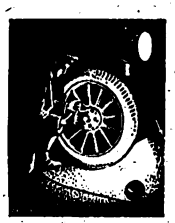
Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Hausnummern
Straßenschilder
Wegweiser

finden und lesen Sie des Nachts leicht mit dem Zeiss-Sucher. Ausgerüstet mit dem gleichen bewährten optischen System der Zeiss-Automobilscheinwerfer, spendet er ein sehr weit reichendes, nach allen Richtungen hin lenkbares, helles Licht. Beim Wenden, beim Rückwärtsfahren in engen Straßen und bei Reparaturen ist der Zeiss-Sucher unentbehrlich. Der Zeiss-Sucher läßt sich an der Windschutzscheibe, an der Karosseriewand. oder sonst geeigneter Stelle befestigen und ist jederzeit abnehmbar



Zeiss-Sucher als Handlampe

ZEISS

Such-Scheinwerfer

mit Kristallspiegel

Preis von 30,— M. an (einschl. Halter)

Bezug durch die Automobilfabriken und den Autofachhandel. — Illustrierter Katalog Autosuch „367" kostenfrei von

Carl Zeiss, Jena

Text: Auto 8 Klischees: 5577, 5578

AUTOK

AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit, sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Typenbücher 1928/29

herausgegeben vom

Reichsverband der Automobilindustrie

Teil IV

Nachtragssammelband 1929

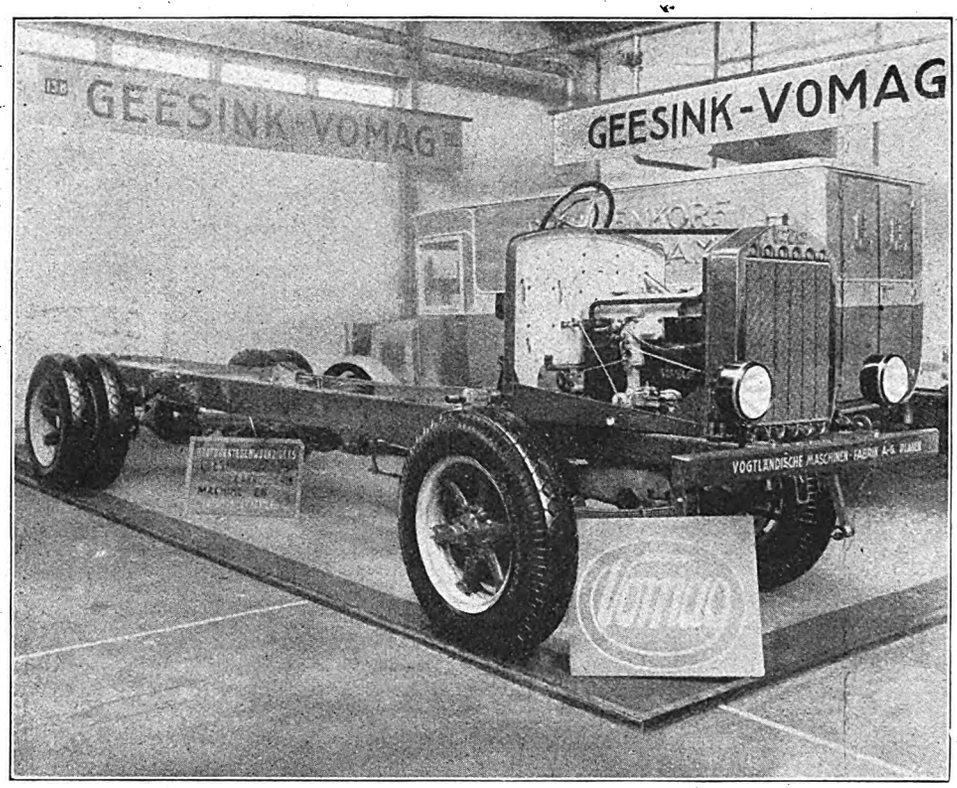
enthält alle Neukonstruktionen 1929 von Personen- und Lastkraftwagen, Omnibussen, Schleppern, Krafträdern, Transportdreirädern und einbaufertigen Aggregaten. Dreisprachen-Verzeichnis (deutsch-französisch-englisch) Preis Mk. 2,— zuzüglich Porto.

Dr. Ernst Valentin Verlag

Berlin-Friedenau Sponholzstraße 7

Postscheckkonto 3065 · Telephon: Rheingau 9543/44

Digitized by Google



Ausstellungsstand der Vomag in Amsterdam

sierten Standard-6- und Standard-8-Wagen vertreten, deren ausgezeichnete Fahreigenschaften nach dem Urteil aller Sachkenner den Vergleich mit jedem Wagen des Weltmarktes aushalten.

In die Zeit dieser Ausstellungen fällt auch ein sehr bedeutsamer Erfolg der Opelwerke. Nachdem nämlich die niederländische Postverwaltung die ihr im vorigen Jahre von Opel gelieferten verschiedenen Typen der Opel-Kraft- und Lieferwagen sechs Monate lang durchprobiert hat, Versuche, die vollkommen gelungen sind, hat sie der Firma Opel jetzt einen Auftrag auf 32 Automobile erteilt.

*

Auf dem internationalen Markt der Amsterdamer Ausstellung fanden Fahrgestelle der Vogtländischen Maschinenfabrik A.-G., Plauen, das lebhafte Interesse eines sachverständigen Käuferpublikums.

In Wien und Genf waren die Adlerwerke mit einigen als Innenlenker-Kabrioletts usw. karos-

BMW bei der Targa Florio

Bei der in diesem Jahre zum 10. Male zum Austrag komenden Targa Florio für Motorräder, die auf der bekannten Madonie-Rundstrecke ausgefahren wird, werden sich auch die BMW-Werke beteiligen. Die Fahrer sind Köppen und Henne, welchem es bekantlich gelang, das letzte Targa-Florio-Rennen als Sieger zu beenden, während Köppen den zweiten Platz belegte.

Ein Winterlager von 30 000 DKW-Motorrädern

In der Geschichte des Motorradwesens ist es bisher noch nicht dagewesen, daß eine Firma es wagte, während der „stillen Zeit" ein Lager von 30 000 Motorrädern bereitzustellen. Unwillkürlich drängt sich einem hierbei der Gedanke an die große volkswirtschaftliche Tat auf, die DKW (um diese Firma handelt es sich hier) damit beging. Denn nicht nur ihre eigenen Arbeiter konnte sie während der sonst stillen Zeit voll weiterbeschäftigen, sondern auch die anderen Lieferanten hatten voll für die DKW zu tun. Man denke nur beispielsweise an die vielen Contireifen, die zur Ausstattung der 30 000 Motorräder nötig waren, an die Hupen, an die Lampen usw. usw.

Diese technische Großtat zeigt besser als viele Worte, daß unsere deutsche Motorradindustrie an der Spitze der gesamten Motorradindustrie steht.

Um dies nun auch der Oeffentlichkeit vor Augen zu führen, hat der I. DKW-Klub Nürnberg, Ortsgruppe des ADAC, eine Oster-Zielfahrt nach Nürnberg für DKW-Motorrad- und -Wagenfahrer ausgeschrieben, die unter dem Protektorat des Oberbürgermeisters Dr. Luppe steht. Mehrere tausend DKW-Fahrer werden zu Ostern in Nürnberg erwartet und werden dort an den Geschicklichkeitswettbewerben, Wettkämpfen usw. teilnehmen, für die Preise im Werte von über 15 000 RM. ausgesetzt sind.

Fachliteratur

IIa. **Maybach-Schnellganggetriebe.** Motor (London). 25. Dezember 1928, S. 1049. Beschreibung des neuen Getriebes mit zwei geräuschlosen Gängen. Höchstgeschwindigkeit 135 km in der Stunde bei 2500 Umdrehungen in der Minute.

IIa. **Verbesserung der Wagen im Jahre 1928.** Motor (London). 1. Januar 1929, S. 1087. Rückblick auf 1928. Geräuschlose, elastisch gelagerte Motoren. Fortschritte in der Schmierung; Oelkühlung. Vorderradantrieb. Aufbauten mit Zelluloselackierung.

IIg. **Neuerungen im Omnibusbau.** Friedmann. Verktechn., 15. Februar 1929, S. 104. Stahlbau und Holzbau. Omnibus in Röhrenform. Aussichtswagen.

IIIa. **Verkehrsregelung an Straßenkreuzungen.** Schwanter. Verktechn., 22. Februar 1929, S. 116. Abbildungen der verschiedenen Arten der Regelung. Zusammengefaßter Verkehr, Umfahren einer Mittelinsel, Kreisverkehr.

III a. **Kraftwagenverkehr in britischen Besitzungen.** Ry. Gette, 15. Februar 1929, S. 218. Beschreibung (Statistik) des Kraftwagenverkehrs in Palästina, Sierra Leone, Straits Settlements, Tanganjika, Trinidad, Uganda, Zanzibar.

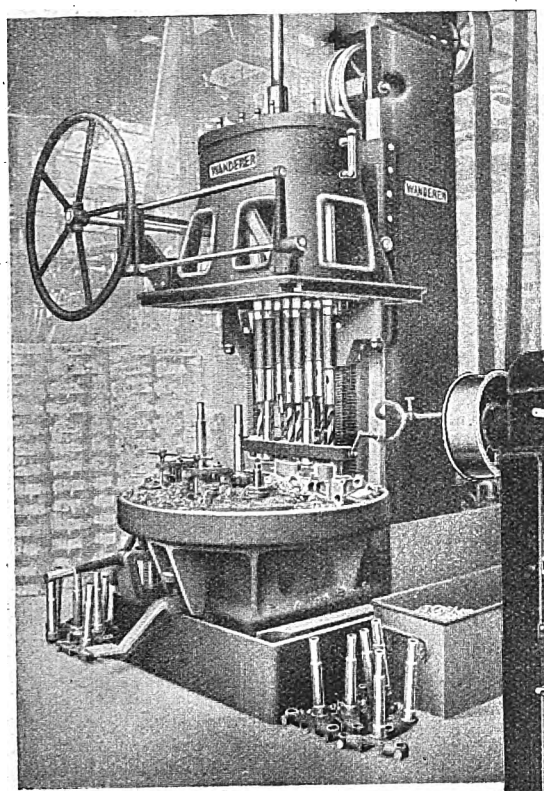
IIIa. **Der Straßenverkehr in Paris.** Adler. Verktechn., 15. Februar 1929, S. 97. Umfang des Verkehrs. Straßenbahn, Droschken. Verkehrsregelung. Fußgängertunnel usw. Verbot des Hupens. Parken.

IIIa. **Eisenbahn und Kraftwagen.** Metallwirtschaft, 14. Dezember 1928, S. 1350. Bericht eines Sonderausschusses

Digitized by Google

WANDERER

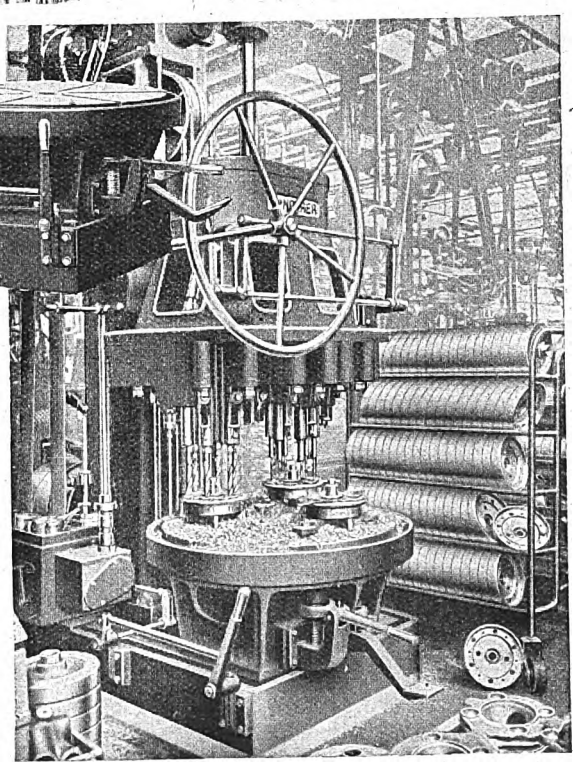
VIELSPINDEL-BOHRMASCHINEN



Früher brauchte man zum Bohren der 12 Löcher (6 Stück 20 mm ø u. 6 Stück 9 mm ø) in Schwungscheiben **27 Minuten**

Jetzt bohren wir diese Löcher in **3 Minuten** auf unserer 12 spindligen **Bohrmaschine**

Auch Sie können Ihre Produktionskosten stark herabsetzen! Senden Sie uns Zeichnungen Ihrer Werkstücke und wir werden Ihnen zeigen, welche bedeutenden Ersparnisse Sie mit der Wanderer-Vielspindel-Bohrmaschine erzielen können



Zum Bohren der Federlaschen brauchte man **früher 13 Minuten**

Jetzt bohren wir diese in **2½ Minuten** auf unserer 12 spindligen Bohrmaschine

WANDERER-WERKE A.-G. SCHÖNAU BEI CHEMNITZ

Digitized by Google

der Internationalen Handelskammer über das bestmögliche Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen.

IIIa. **Eisenbahnen und Kraftwagen.** Metallwirtschaft, 11. Januar 1929, S. 51. Rückblick auf den Eisenbahnkraftwagenverkehr in Deutschland im Jahre 1928.

IIIa. **Die Frage des Fußgängerverkehrs steht im Vordergrund bei der Unfallbekämpfung.** Aut.-Ind., 27. Oktober 1928, S. 301. Die Zunahme der Bevölkerungszahl hat zur Folge, daß zwei Drittel der Opfer von Verkehrsunfällen Fußgänger sind. Es werden einheitliche Verkehrsvorschriften gefordert.

IIIa. **Verkehrsmittel untereinander.** Steinhagen. Verkehrstechn. Woche, 2. und 23. Januar 1929, S. 11 und 41. Wirtschaftliche Vorteile der Zusammenfassung gleichgerichteter Kräfte im öffentlichen Kraftverkehr.

IIIc. **Schlafautobus.** Theobald. Verkehrstechnik. 8. November 1928, S. 851. Beschreibung der amerikanischen Nite Coach.

IIIc. **G. D. Peters Vorführungs-Omnibus.** Ry-Gette. 15. Februar 1929, S. 221. Omnibus mit fahrender Ausstellung der Vierradbremse, des Druckluft-Verschlusses der Türen, sonstige Einrichtungen für Einmann-Betrieb.

IIIa. **Das Kraftfahrliniengesetz.** Kappe. Verktechn. 1. Februar 1929, S. 65. Anregungen für Abänderung des bestehenden Gesetzes.

IIIc. **Neue britische Vorschriften für den Bau von Omnibussen und Lastwagen.** Bourdon. Aut.-Ind., 15. September 1928, S. 373. Neue Vorschriften des Verkehrsministeriums. Wagen, die ihnen entsprechen, dürfen höher belastet werden. Grenzmaße für Länge und Überstand über Hinterachse.

IIIe. **Verwendung brennbarer Gase als Betriebsstoff für Explosionsmotoren.** Gén. civ. 23. Februar 1929, S. 195. Verwendung von Leuchtgas zum Omnibusbetrieb. Herstellung des Gas-Luft-Gemisches. Stapelung des Gases.

IIg. **In Gummistoßdämpfern aufgehängte Sitze für Kraftwagen.** Motwag. 10. Dezember 1928, S. 841. Gummistoßdämpfer haben sich bei Omnibussitzen bewährt, namentlich bei Fahrten über lange Strecken. Beschreibung einer Anordnung.

IVa. **Zunahme des Verbrauches von Magnesium im Kraftwagenbau.** Aut.-Ind., 27. Oktober 1928, S. 586. Leichtmetalle werden in steigendem Maße beim Bau von Motoren verwendet. Die Verwendung von Magnesiumlegierungen führte nicht gleich zum Erfolg, die Schwierigkeiten werden jedoch überwunden.

IVa. **Die Metalle im Kraftwagen- und Flugzeugbau.** Ztschrft. VDJ. 26. Januar 1929, S. 137. Vortrag von Dr. Bergmann in der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde (Automobil-Ausstellung). Leichtmetalle, Nichteisenmetalle im Karosserie- und Kühlerbau.

IVa. **Die metallurgischen Probleme des Leichtmetallkolbens.** Eichhorn. Adac. 11. Januar 1929, S. 10. Wirtschaftliche Seite des Leichtmetallkolbens. Verdichtung bei Dieselmotor und bei Kraftwagenmotor. Verschiedene Legierungen, deren Härte.

IVa. **Vorschriften der Vereinigung der Getriebefabriken.** Aut.-Ind., 27. Oktober 1928, S. 592. Vorschriften der Amerikanischen Vereinigung von Getriebefabriken über die Beschaffenheit von Kohlenstoffstahl für Schmiede- und Walzteile.

IVb. **Cadillac-Getriebe mit äußerst geringen Toleranzen.** Stillman. Aut.-Ind., 20. Oktober 1928, S. 552. Genauigkeit bis auf 0,0002 Zoll. Beschreibung der Verfahren zur Erzielung dieser Genauigkeit.

IVb. **Verfahren der Reo Motor Car Co. zur Bearbeitung von Kurbelwellen.** Stillmann. Aut.-Ind., 15. September 1928, S. 374. Genauigkeitsarbeit. Beschreibung des Arbeitsganges.

IVb. **Wirtschaftliche Bearbeitung von Werkstücken in großen Mengen.** Weil. Werkzmasch., 30. Dezember 1928, S. 493. Der Aufsatz enthält u. a. die Beschreibung einer Kurbelwellen-Spezialdrehbank, einer Flächenschleifmaschine in Anwendung auf Kraftwagenzylinder, eines Zylinderbohrwerks usw.

IVb. **Von der einfachen zur Hochleistungs-Abwälz-Räderfräsmaschine.** Waterkamp. Werkzmasch., 15. Januar 1929, S. 10. Gegenüberstellung einer älteren selbsttätigen Räderfräsmaschine und einer neuen Hochleistungsmaschine, beide von 1000 mm Fräsdurchmesser. Schnittgeschwindigkeit. Arbeitsergebnisse.

IVd. **Vorteile eines fünfteiligen Ausbaues ganz aus Stahlblech.** Thum. Aut.-Ind., 15. September 1928, S. 370. Gegenüberstellung älterer und neuer Verfahren zur Herstellung des Aufbaues. Der neue Aufbau ist nach Grundsätzen der Festigkeitslehre entworfen, dabei leichter, sein Schwerpunkt liegt tiefer, Erschütterungen sind vermindert.

V. **Großstädtische Straßentankanlagen.** Autowelt. 5. Januar 1929, S. 10. Feuersichere Lagerung, Zapf- und Meßvorrichtung in Stahlgehäuse.

VI. **Europäische Kraftwagen-Ausstellungen 1928: London 11. bis 20. Oktober 1928.** Delanghe. Gén. civ., 12. Januar 1928, S. 34. Motoren mit sechs und acht Zylindern (Singer, Hillmann), Vorderachsantrieb Alvis. Getriebe. Bremsen. Federung. Rudge-Whithworth-Rad.

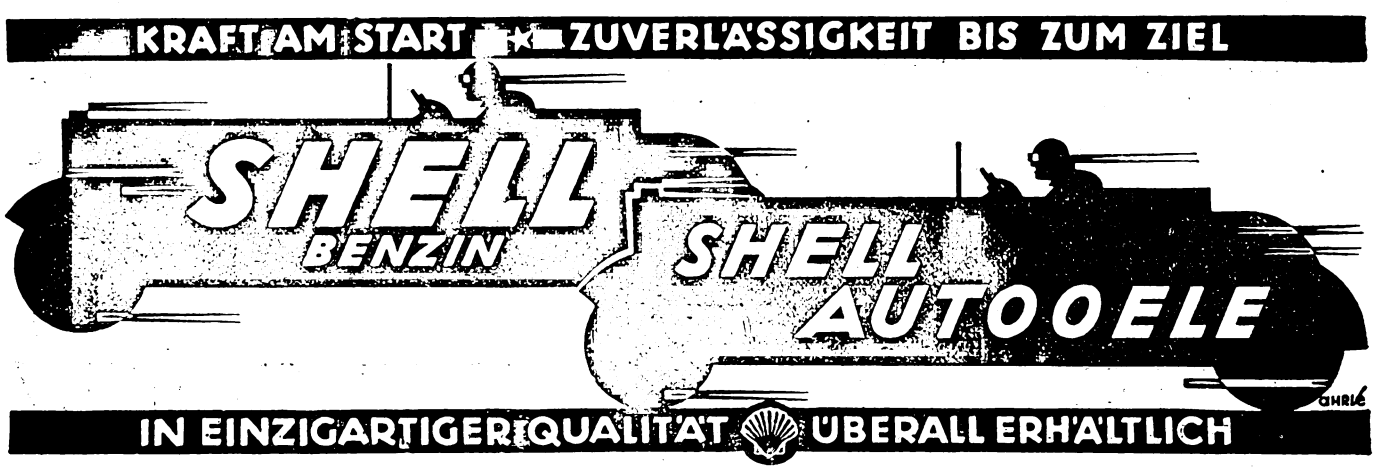
VI. **Die europäischen Kraftwagen-Ausstellungen 1928: Berlin 8. bis 18. November und Brüssel 8. bis 19. Dezember.** Delanghe. Gén. civ., 19. Januar 1929, S. 62. Berlin: 24% 8 Zylinder-, 60% 6 Zylinder-, 16% 4 Zylinder-Motoren. Hanomag-Kleinwagen. Schnellomnibus in Röhrenform. Maybach-Getriebe, Hilfsbremse Dewandre von Bosch. Brüssel: Ausstellung auf belgische, französische, amerikanische Wagen beschränkt.

VI. **Acht Länder stellen bei der britischen Schau aus.** Bourdon. Aut.-Ind., 20. Oktober 1928, S. 541. 26 amerikanische Bauarten waren ausgestellt. Viele billige Sechszylinderwagen. Kleinwagen mit vier Sitzen gewinnen an Beliebtheit.

VII. **Die Warnungstafeln des Ö. A. C.** Auto-Ztg. (Wien) 15. Januar 1929, S. 7. Abbildung der Zeichen für Kurve, Wege- und Eisenbahnkreuzung. Verbotzeichen usw.

VII. **Aufnahmefähigkeit der Straßen für Kraftwagen.** Pineau. Gén. civ., 23. Februar 1929, S. 188. Berechnung der Zahl der Wagen, die einander auf einer Straße folgen können; Abhängigkeit von der Geschwindigkeit. Beispiele: Personen- und langsamfahrende Wagen.

IX. **Der Kraftfahrzeug-Außenhandel 1928.** Adac. 11. Januar 1929, S. 6. Weltaußenhandel. 50 v. H. stärkere Einfuhr von Personenwagen. Ausfuhr verdoppelt. Ausblick.



Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

MAY 8 '29

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 8. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. April 1929

Digitized by Google

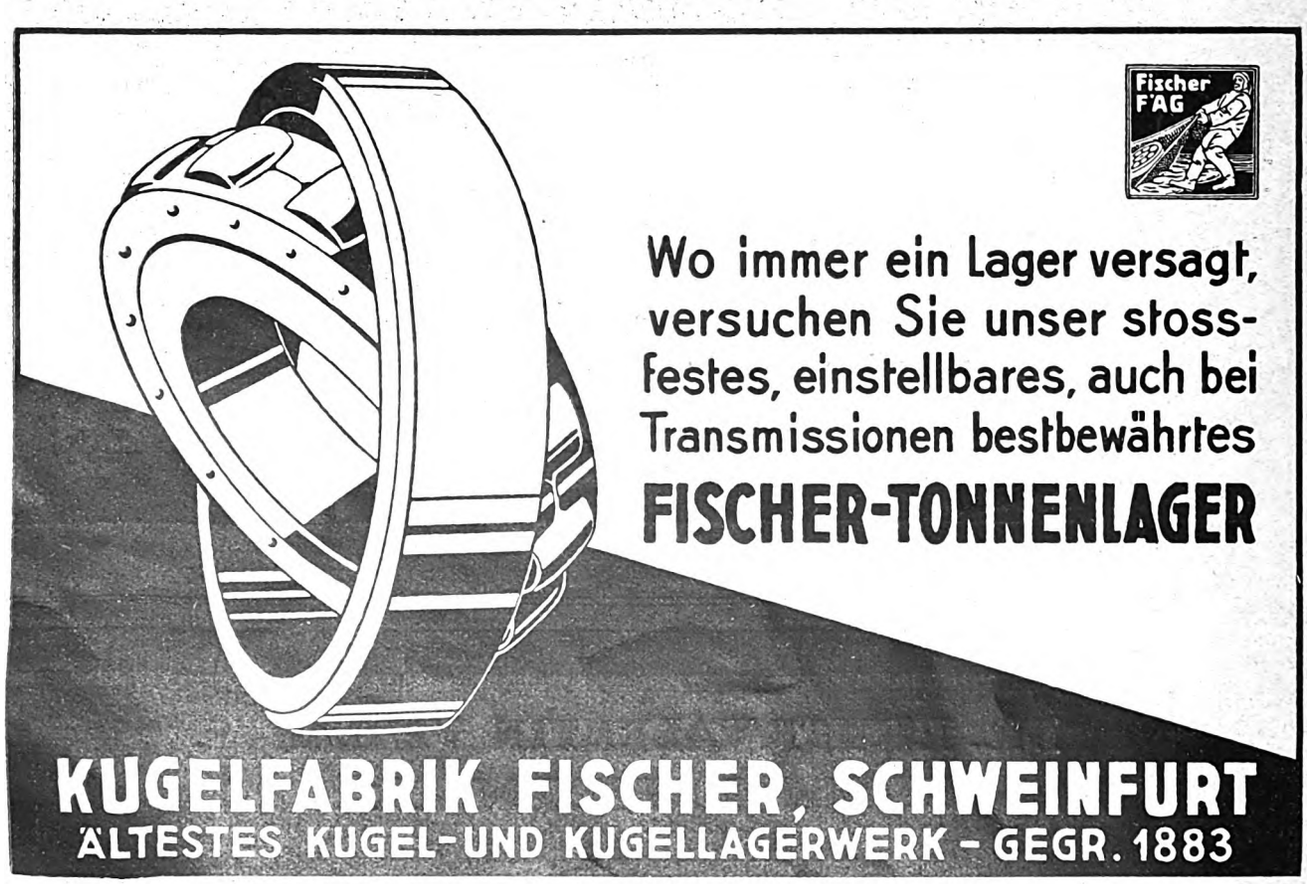
BÜSSING

SECHSZYLINDERMOTOREN

deren tonangebende Einführung bei Lastwagen und Omnibussen seinerzeit ein Markstein in der Entwicklung unseres Werkes war, wurden seither in einer Anzahl von über 4000 Stück hergestellt. Die ausschließliche Verwendung von Sechszylindermotoren für Büssingwagen hat sich durch geschmeidigen Lauf, hohe Leistung und geringen Verbrauch tausendfach bewährt. Darum:

BÜSSING FÜHREND

AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING AKT.-GES. :: BRAUNSCHWEIG



Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 8 **Berlin, 15. April 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin.

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins		25 Kardinalpunkte für den Verkehr	Seite 167
Dr.-Ing. e h. Carl BENZ †	Seite 159	Fragekasten	„ 168
Automobilreisen ins Ausland	„ 160	Straßenbau auf der Avus	„ 169
Kraftfahrzeugfähre Konstanz-Meersburg	„ 160	Kraftwagen in Frankreich	„ 170
Zählwerke für Kraftfahrzeuge	„ 160	Der neue Gummitrust	„ 171
Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer	„ 160	Kleine Mitteilungen	„ 172
W. KORT, Im Auto vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf	„ 161	Kurse — Preise	„ 173
SCHMITT-ARNAU, Auto-Krise	„ 165	Firmenberichte	„ 173
Erweiterung des Wissenschaftlichen Automobilinstituts in Moskau	„ 166	Mitteilungen aus der Industrie	„ 174
		Fachliteratur	„ 176

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Am 4. April 1929 verschied im Alter von 84 Jahren in Ladenburg das Ehrenmitglied des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins e. V.

Herr Dr.-Ing. e. h. Carl Benz

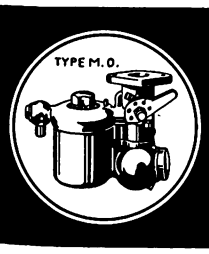
Durch seinen Tod hat die deutsche Automobilindustrie einen ihrer genialsten Erfinder verloren, dessen erfolgreiche Tätigkeit im Dienste der Technik und der Industrie weit über die Grenzen Deutschlands Bewunderung und Anerkennung gefunden hat.

Dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein gehörte der Verstorbene seit der Gründung des Vereins im Jahre 1897 an. Er wurde wegen seiner hervorragenden Verdienste um die Entwicklung des Kraftfahrwesens zum Ehrenmitglied des Vereins ernannt.

In aufrichtiger Trauer gedenken wir des Verblichenen.

Ein ehrendes Andenken bewahren wir ihm allezeit.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein



SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

Automobilreisen ins Ausland

Reiseberatung des M. M. V. Triptyque-Ausgabe

Wir empfehlen allen denjenigen Mitgliedern, welche Fahrten ins Ausland planen, rechtzeitig einen Antrag zur Ausstellung eines Grenzpassierscheines (Triptique) bei uns einzureichen, damit wir auch bei zunehmendem Reiseverkehr in der Lage sind, eine prompte Erledigung vorzunehmen. Die Beantragung von Grenzpassierscheinen ist 8 Tage vor Antritt der Reise erwünscht.

Kraftfahrzeugfähre Konstanz—Meersburg

Mit Gültigkeit ab 1. Februar hat der Fahrplan der Bodenseefähre dahingehend eine Aenderung erfahren, daß die erste Fahrt ab Konstanz schon um 6 Uhr morgens stattfindet. Der Fahrplan ist nunmehr folgender:

Konstanz—Staad: stündlich von 6 Uhr bis 21 Uhr;
Meersburg: stündlich von 6,30 Uhr bis 21,30 Uhr.

Die Fahrpreise sind folgende:

	Einfache Fahrt RM.	Hin- und Rückfahrt RM.
Kleinautos bis 500 kg Gewicht	2,—	3,—
Personenautos, 2 Plätze	2,50	3,75
„ 3—4 Plätze	3,—	4,50
„ 5—7 Plätze	4,—	6,—
Motorräder	1,—	1,50
Sidecars	1,50	2,25
Gesellschaftswagen f. 8—12 Personen	4,—	5,—
Gesellschaftswagen f. 12—18 Personen	6,—	9,—
„ für mehr als 18 Personen	8,—	12,—
Lastautomobile bis 1,5 t	3,—	4,50
„ von 1,5—3 t	4,—	6,—
„ von mehr als 3 t	5,—	7,50

Die obigen Preise verstehen sich einschließlich des Wagenführers; für die übrigen Insassen ist eine Ueberfahrtsgebühr von 0,30 RM. für die einfache Fahrt und 0,40 RM. für die Hin- und Rückfahrt zu bezahlen. Bei den Lastwagen bis zu 3 t Ladefähigkeit ist der Wagenführer in den obengenannten Preisen einbegriffen. Bei Lastwagen mit einer Ladefähigkeit über 3 t verstehen sich die Preise einschließlich des Wagenführers und eines Begleitmannes.

Zählwerke für Kraftfahrzeuge

Auf Wunsch des Herrn Reichsverkehrsministers machen wir folgendes bekannt:

Verschiedentlich ist angeregt worden, zum Zwecke der Besteuerung von Kraftfahrzeugen Zählwerke anzuwenden, welche die vom Fahrzeug zurückgelegte Wegestrecke angeben. Die Frage, ob es möglich ist, für diesen Zweck geeignete, in der Anschaffung nicht zu teure Apparate herzustellen, die zuverlässig anzeigen, vom Steuerpflichtigen nicht beeinflußt und leicht an jedem Fahrzeug angebracht werden können, wird zurzeit vom Reichsverkehrsministerium gemeinsam mit anderen Reichsministerien und den am Kraftfahrwesen beteiligten Spitzenverbänden geprüft. Zunächst ist beim Reichsverkehrsministerium ein Prüfungsausschuß gebildet worden. Die Durchführung der erforderlichen Laboratoriumsversuche hat Herr Prof. Dr.-Ing. Becker übernommen. Hersteller von Zählwerken, die die Absicht haben, ihre Apparate prüfen zu lassen, wollen diese bis spätestens 31. August d. J. an die Versuchsanstalt für Verbrennungsmaschinen und Kraftfahrzeuge an der Technischen Hochschule Berlin - Charlottenburg, Berliner Str. 171, portofrei einsenden. Den Zählwerken ist eine genaue Beschreibung der Bauart und Betriebsweise beizufügen. Damit die Versuche auch bei Schadhaftwerden eines Apparates unbehindert durchgeführt werden können, müssen zwei gleiche Apparate eingeliefert werden. Der Einlieferer hat gleichzeitig beim Reichsverkehrsministerium (Abt. für Kraftfahrwesen) Berlin W 8, Wilhelmstraße 80, eine Zulassung zur Prüfung zu beantragen. Der Antrag muß eine Erklärung des Einlieferers enthalten, daß er auf die Geltendmachung von Entschädigungsansprüchen wegen etwaiger Beschädigung der Apparate oder aus irgendwelchem anderen Grunde verzichtet und den Ausschluß des Rechtsweges, sei es gegen das Reichsverkehrsministerium, sei es gegen den Prüfungsausschuß, sei es gegen eine oder mehrere der mit der Durchführung der Prüfungen betrauten Personen, anerkennt. Die Laboratoriumsprüfung erfolgt kostenlos. Die Rücksendung wird auf Kosten des Einsenders vorgenommen. Den Zeitpunkt der Rücksendung bestimmt das Reichsverkehrsministerium.

Ermäßigung der Kraftfahrzeugsteuer

Wir machen darauf aufmerksam, daß die Steuerkarten, deren Gültigkeitsdauer im Rechnungsjahr 1929 (1. April 1929 bis 31. März 1930) beginnt, eine Ermäßigung eingetreten ist dadurch, daß der besondere Zuschlag nach dem Finanzausgleichsgesetz statt bisher 20 Prozent nur noch 15 Prozent beträgt.

Im Interesse einer geregelten Geschäftsführung bitten wir unsere verehrlichen Mitglieder

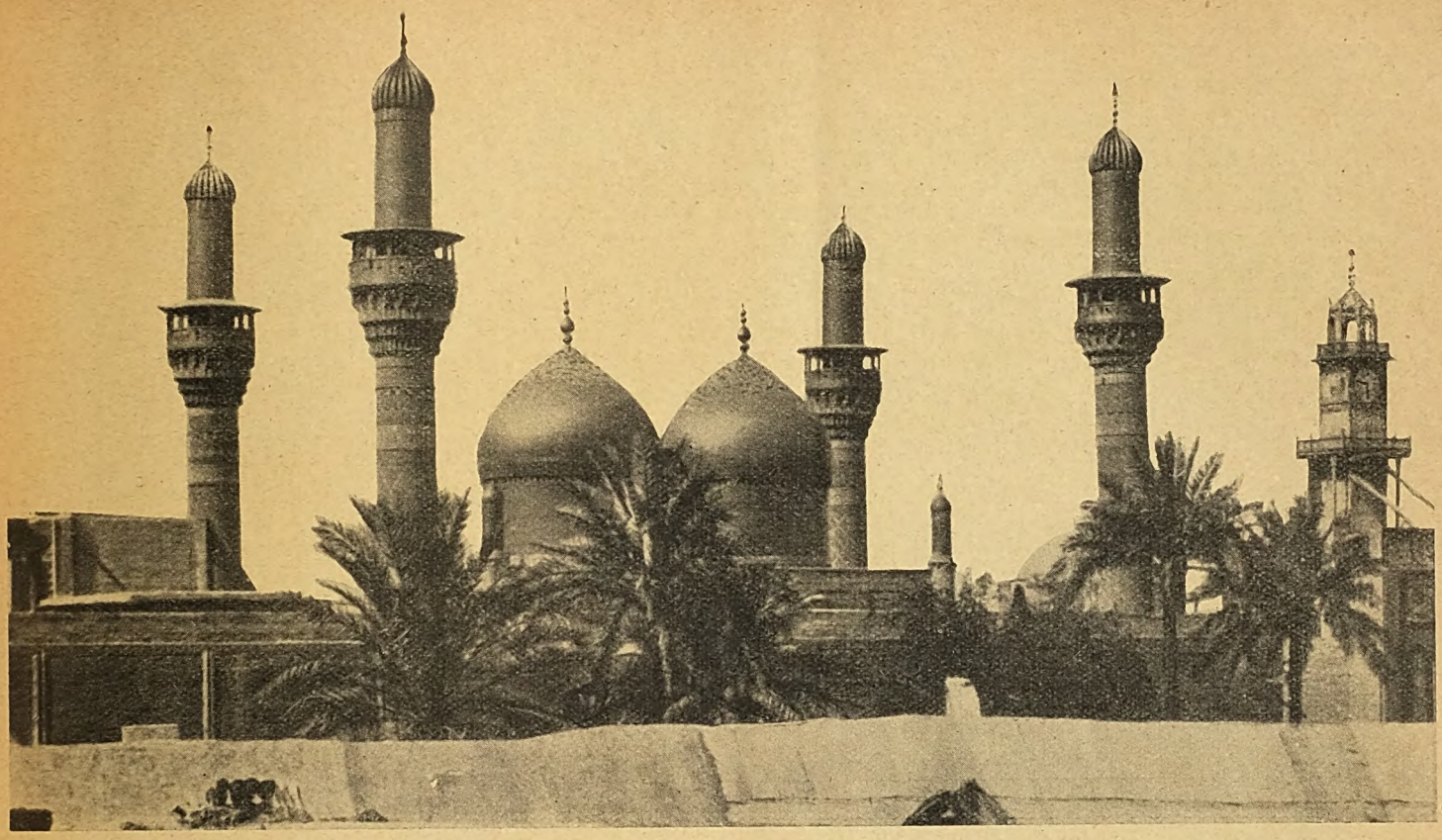
den fälligen Mitgliedsbeitrag für 1929

möglichst bald einzusenden.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein / Berlin SW 11 / Hafenplatz 5

Postscheckkonto: Berlin NW 7, Nr. 12407

Digitized by Google



Die Schönheit Bagdads beginnt erst über den Dächern der Wohnhäuser. — Blick auf die „goldenen" Kuppeln der Kazimain-Moschee

Im Auto vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf

Von W. KORT

Von Bagdad nach Tsanitzin an der persischen Grenze

Bagdad! — Dieses eine Wort genügt, um sogleich eine Menge Gedankenverbindungen herzustellen. Für den, dem Geld und die Alltäglichkeiten des Lebens nur ein notwendiges Uebel bedeuten, folgt diesem Worte sogleich ein Herrschername: „Harun al Raschid", denn er denkt an Tausendundeine Nacht und an die Wunder des Orients, die — leider — mehr in der Phantasie als in der materiellen Welt von heute bestehen. Was man heute sieht im Orient von der hohen Kunst des arabischen Volkes und hört von den Weisheiten der Volkslehren und des Islams — ja, dies alles wäre ein interessanter Nachtrag zu dem Märchenwerke „Tausendundeine Nacht". —

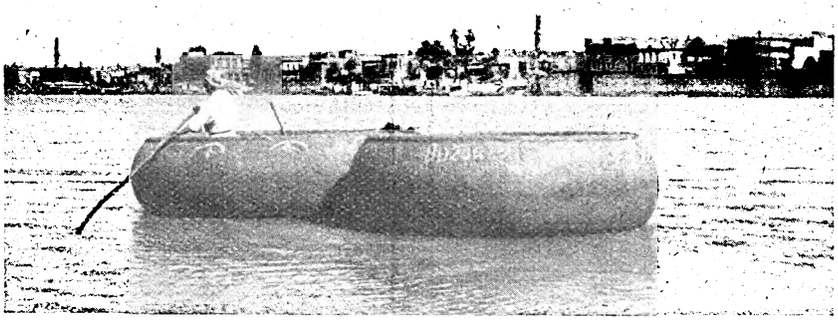
Ich gebe mir stets Mühe, das Häßliche des Lebens, das ich zu sehen oder mitzuerleben gezwungen bin, recht schnell fortzubannen und nur das Schöne herauszufinden und zu fühlen — aber es wäre grundfalsch, nur als Träumer durch die Welt zu wandern, wie es ebenso falsch ist, die Dinge nur so zu sehen, wie sie nüchtern an den Menschen herantreten. —

Bagdad führt bei den Mohammedanern den Ehrennamen „Dar-as-Salam" (d. i. Stadt des Heils, des Friedens), und wenn man die zahllosen, frommen Pilger gesehen hat, die nach der goldenen Moschee, den goldenen Türmen von Kazimain wallfahrten und dort in elenden Chans zusammengepfercht hausen, dann begreift man doch wieder, daß vieles, sehr vieles sich gegen früher nicht verändert hat und daß der Moslem trotz Autos, Flugzeug, Radio und allen anderen modernen Erzeugnissen durchaus der alte geblieben ist. Der Bazar mit seinen 1200 Läden — nachgezählt habe ich sie allerdings nicht —, in dem Harun al Raschid oft in Verkleidung umhergewandert ist, um die Fühlung mit der Masse, mit dem Denken des Volkes nicht zu verlieren, bietet heute noch ein unverändertes Bild des Lebens vor Jahrhunderten. Aber der Zeitgeist ist ein anderer geworden.

Die Stadt hat eigentlich nur eine vernünftige Hauptstraße, die sich kilometerlang parallel dem Flusse hinzieht und bis jetzt noch kein einziges europäisches Haus enthält. Das gefiel mir besonders, wenngleich die Straße durchaus nicht einen besonders schönen Eindruck machte — als Straße nach europäischen Grundsätzen. Einmal war sie breit, dann wieder wurde sie schmaler, einstöckige Lehmhäuser wechselten mit zwei- oder mehrstöckigen Steingebäuden, dazwischen eine Moschee, hier und dort eine Karawanserei. Dann kamen wieder Kaffeehäuser — eigentlich wäre die Bezeichnung Teehäuser mehr am Platze gewesen, denn es wurde mehr Tee als Kaffee getrunken — und jahrmarktschreierische Geschäftshäuser. Alles recht bunt orientalisch durcheinander. Der Verkehr war sehr lebhaft. Die Autos waren stark vertreten, aber die Kutsche war noch immer das Hauptverkehrsmittel. Das Zufußgehen in dieser Straße, die augenblicklich mit einer Zementpflasterung versehen wurde, war eine Geduldsprobe. Nein, es war schon eine Qual. Ueberall wirbelte Staub auf. Fußsteige gab es wohl hier und da — aber sie waren dann so schmal, daß kaum zwei Menschen aneinander vorübergehen konnten. Man mußte also auf dem Damme gehen. Jeden Augenblick tutete ein Auto hinter einem oder schrie ein Arabadschi (Kutscher) sich die Kehle wund. Lastträger gingen unbekümmert um alle Fußgänger und Fahrzeuge ihren Weg —

Digitized by Google

was man ihnen nicht übelnehmen konnte, denn sie konnten sich ja mit ihrer großen Bepackung nicht umsehen. Im Zentrum, in der Nähe der Mirjan-Moschee, saßen lange Reihen von Geldwechslern und Kleinhandwerkern. Die vielen Menschen, die vom Basarviertel kamen, strömten hier zusammen, und das Durchkommen war oft genau so schwierig wie auf einem Jahrmarkt. Ich hatte aber bald herausgefunden, daß man sich als Europäer schnell Platz verschaffen konnte. Allerdings mußte man sich dann hier und da mal bemerkbar machen, was ich aber scheute, da jede Stimmenanstrengung einen Schweißausbruch hervorrief. Es gab zwar außer dieser Hauptstraße noch einige andere einigermaßen breite Straßen, doch waren es nur wenige und zudem für den eigentlichen Verkehr bedeutungslos. Die gesamte übrige Stadtmasse wurde kreuz und quer von einem Gewirr von dunklen, engen Gassen durchzogen, in denen man sich ohne Führer mit tödlicher Sicherheit verirrte. Diese Gäßchen waren aber, da in sie keine Sonne dringen konnte, leidlich kühl, hin und wieder aber auch sehr schmutzig, und alle besaßen einen eigentümlichen, etwas modrigen Duft, den ich nun schon als „orientalischen Straßenduft" durchaus kannte.

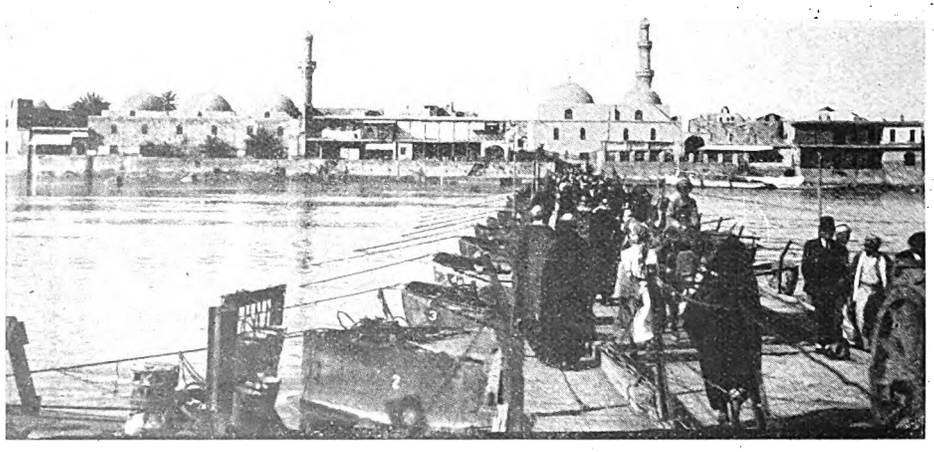


Primitive Fahrzeuge sind die Guffas, aber den Arabern genügen sie vollkommen

Den Fluß möchte ich als eine der Schönheiten Bagdads bezeichnen. Auf dem rechten, südwestlichen Ufer befand sich außer einem Eingeborenenviertel eine luftige, mit großen Palmenhainen durchsetzte Vorstadt, die größtenteils von Europäern bewohnt war. Hier war es wirklich angenehm. Die wenigen Straßen waren breit angelegt, und die Häuser hatten nirgends einen europäischen Stil, sondern eine luftige, orientalische Bauart, wie sie gar nicht anders zwischen den Palmen erstehen durfte. — Alle Brücken waren Schiffbrücken. Der Wagenverkehr fand nur zu bestimmten Zeiten statt. Der Flußverkehr war nach meinem Dafürhalten außerordentlich gering. Dampfer verkehrten sehr wenig. Außer den Segelbooten der Eingeborenen fielen mir als typisch für Mesopotamien die sogenannten Guffas auf. Das waren Rundboote — oder soll ich sie Flöße nennen? — die aus Bastmatten gebaut und mit dicker Teerschicht wasserdicht gemacht worden waren. Stromauf wurden sie vom Ufer aus gezogen. —

Bagdad war nach jeder Richtung hin wirklich der Orient. Der Europäer war hier eine seltene Straßenerscheinung. Man konnte die echten Europäer, die nicht englische Beamte oder Offiziere waren, unschwer zählen. Reisende waren schon eine Seltenheit, und auch der Levantiner war eine Einzelerscheinung. Um so gemischter war die orientalische Bevölkerung. Araber, Perser, Türken, Armenier, Kurden, Beduinen, Syrier, sehr zahlreiche Juden und dann eine ansehnliche Zahl Inder bildeten sie. Die Inder gehörten in der Hauptsache zu der niederen Beamtenschaft, ganz abgesehen von denen, die beim Militär dienten, von dem ein großer Teil — Artillerie und Lanzenreiter — indisch war.

Vom modernen Mesopotamier kann ich nur so viel berichten, daß er sich Mühe gab, vom Europäer zu lernen, und da ich festgestellt habe, daß er Manieren angenommen hatte, hoffe ich, daß er auch die idealen Lebensanschauungen des Europäers — der sie leider selbst zu einem großen Teile vergessen hat — sich zu eigen macht. Die Sprachenverwirrung war hier in der Nähe Babylons und des biblischen Riesenturms bestehengeblieben. Zwar war Arabisch die Staatssprache, aber der Wirrwarr orientalischer Völker war hier wohl ärger als in Damaskus, denn Indien machte sich bereits bemerkbar.



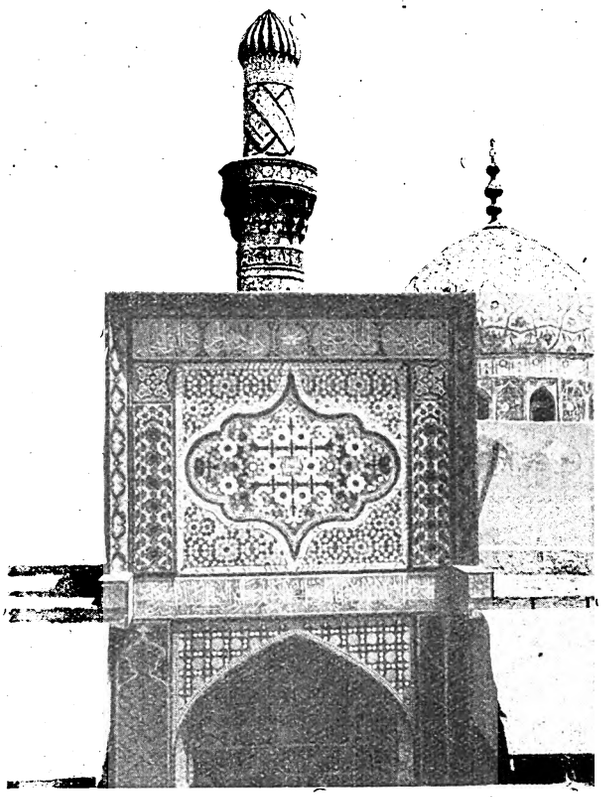
In den Hauptverkehrsstunden herrscht auf den Schiffsbrücken ein dichtes Gewimmel

Ein originelles Volk waren die Armenier. Von den Armeniergreueln hat man ja in Deutschland genug gehört. Was davon wahr war, ließ sich infolge der „Wahrheitsliebe" der Orientalen nicht leicht feststellen. Das Christentum des Armeniers wird genau soviel wert sein wie seine Wahrheitsliebe, — Dem

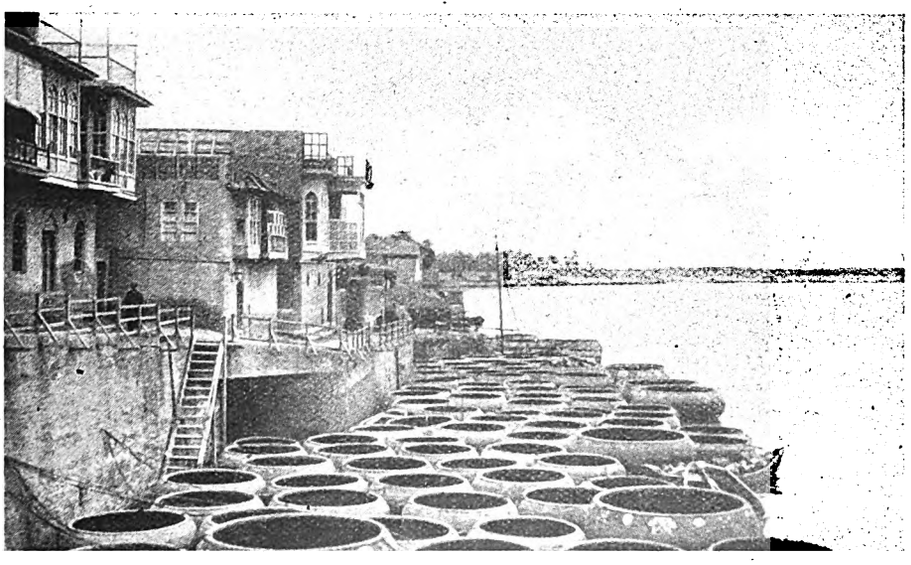
Digitized by Google

Armenier war auf keine Weise beizukommen. Fragte man ihn: „Bist du ein Armenier?", dann sagte er nicht ja oder nein, sondern antwortete: „Ich bin ein Türke, Herr (oder ein Perser oder ein Syrier)." Sagte man dann: „Aber du bist doch kein Türke von Geburt", dann folgte die Antwort: „Ich bin ein Christ, Herr." — Nun setzt man ihm die Pistole auf die Brust und glaubt, ihn verblüffen zu können: „Also bist du ein Armenier?" — „Meine Heimat ist Kurdistan, Herr!" — Dieses Experiment habe ich einige Male immer mit dem Erfolge gemacht, daß ich keine klare Auskunft bekam. Der Armenier hütete sich, sich zu seiner Art zu bekennen, da er wußte, wie verhaßt diese war, und er mußte diesen Haß wohl verdienen, denn sogar der Orientale bezeichnete ihn als einen Heuchler — und das war doch ein starkes Stück! Aber da der Orientale auch log, wußte man nicht, wem man glauben sollte! Ueberhaupt die Orientalen! — Es waren große Kinder — aber sehr ungezogene und unaufrichtige, und wir sollten in Europa zufrieden sein, wenn England mit seinem ausgeprägten Rassestolz als „Schutzstaat" dort Polizeiwache hält. Ich glaube nicht, daß wir Deutschen mit unserem Paragraphen- und Amtsvorschriften- und Warnungstafel-System besser als die Engländer den Orient hätten verwalten können.

Da ich mich mit Mr. Ishiko, einem japanischen Weltreisenden, mit dem ich zusammen die Wüste mit dem Auto durchquert hatte, auch gemeinsam nach Babylon begeben wollte und zu diesem Zwecke mit der Bahn bis zur Station Hillel am Euphrat fahren mußte, erkundigten wir uns nach der Eisenbahnfahrt und bekamen — wie immer im Orient — genau soviel verschiedene Auskünfte, wie wir Menschen fragten. Also begaben wir uns — des unnützen Fragens müde — per pedes apostolorum zu der weit entfernten Station. Zunächst ging es über die große Brücke durch die palmenreiche Vorstadt. Ein Kutscher bot sich uns an. Damals kannte ich den bestimmten Preis noch nicht und fragte deshalb, was die Fahrt kosten solle. „Eine Rupie, Sahib, und



Wundervolle, leuchtende Mosaiken über dem Portale der Haiderbhana-Moschee



Die tonnenförmigen, runden Guffas, die in Mesopotamien die Ruderboote ersetzen

Bakschisch!" — Der Mann glänzte vor Bescheidenheit. Wir gingen weiter. Der Kutscher kam uns nach und bot: „Sahib, zwölf Annas" (die Taxe betrug nur sechs Annas!). — Wir winkten energisch ab und pilgerten zu Fuß weiter. Der Weg wurde uns recht lang. Da kam ein Mann mit einem großen Blechteller (Meterdurchmesser) auf dem Kopfe daher mit schönem, frischen Salat. Für eine Anna erstanden wir beide einen großen Kopf Salat. So schritten wir — wie die Orientalen rohen Salat essend — munter fürbaß. Nach einer Weile fragten wir einen Inder, einen Bahnbeamten, nach einer Verkürzung des Weges zur Station. Er wies uns auf einen Weg, auf dem wir über Gleise und eingezäunte Baumaterialplätze gingen. Ein anderer indischer Bahnbeamter wies dort mit sehr energischen Worten einen Araber zurück, der gleich uns versuchte, sich den Weg zu verkürzen. Als wir an ihm vorbeikamen, grüßte der Beamte höflich und zeigte uns unaufgefordert einen Durchschlupf durch eine Wagenreihe. —

Dieser Unterschied zwischen Sahib und Eingeborenen, den dieses kleine Erlebnis verdeutlichen soll, war meiner Meinung nach vollauf berechtigt. Wenn man sich auf den Standpunkt stellen wollte, daß der Dunkelhäutige doch auch ein Mensch sei, so wäre das gleichbedeutend mit der Erniedrigung der weißen Rasse, und der Weiße, der sich mit einem Eingeborenen gewissermaßen auf gleiche Stufe stellt, ist ein für allemal als Respektsperson erledigt. Man soll im Verkehr mit dem Orientalen immer den Standpunkt eines höheren Menschen einnehmen — allerdings muß man diesen höheren Menschen auch in sich fühlen. Dieser Standpunkt ist eine gute Selbsterzie-

Digitized by Google

hung für den Europäer zu einem Edelmenschentyp. Er soll sich dem Orientalen gegenüber auf das Verhältnis eines Lehrers zu ungezogenen Kindern stellen, und dann wird er stets den richtigen Ton finden. Von dem Orientalen soll der Weiße nur zweierlei lernen: Genügsamkeit und Geduld. Die Genügsamkeit wird ihn haushalten lehren und die Geduld überlegener machen.

Es war nicht mehr zum Aushalten in Bagdad. Bisher gab es höchstens zweimal in der Woche einen Wüstensandsturm, jetzt aber kam er mindestens schon alle zwei Tage. Es konnte gar nichts Widerlicheres geben. Diese heißen Sandwinde kündeten sich zuerst am Himmel an. Der wurde zunächst bleigrau — so richtig wüstenfarben — als ob er als Spiegel ein eintöniges Wüstenbild zurückwerfe. Dann wurde es plötzlich windstill — wenn zufällig sich vorher ein Lüftchen gerührt hatte. Die Hitze wurde unerträglich, die Fliegen wurden ganz frech und stachen immerfort. Allerlei anderes fliegendes Ungeziefer tauchte auf, Wespenarten, fliegende Ameisen usw. Es ward wirklich lieblich. Schwitzen konnte man nicht mehr, denn die Schweißschicht auf der Haut war fast schleimig dick. Man schnappte nach Luft, der Kopf glühte — der Nacken brannte wie Feuer. Da! Ha! Einige sausende Windstöße! — — Nanu?! — Wo war denn das andere Tigrisufer geblieben? Völlig verschwunden, von einer heranrückenden nebelhaften Masse verschluckt. — Hallo! Nun kam der Gruß der Wüste! — Ich machte rasch mein Zelt dicht, trotzdem ich wußte, daß es wenig nützte. — Und dann kam's! Eine dicke, heiße Luftwelle — und feiner, feinster Staub. — Rummmms! — Schluß jetzt mit allem für eine ganze Weile. Denn was man nicht sah und vor lärmendem Sausen nicht hörte, war nicht zu beschreiben. — Aber ich mach's kurz. Oft schon wenige Stunden später lachte der Himmel, und ich knirschte mit den Zähnen — nein, der Sand zwischen den Zähnen, aber das bleibt sich schließlich fast gleich. — Also es war nicht mehr schön hier, und ich habe ja auch bisher nicht behauptet, daß es in Bagdad besonders schön vorher gewesen sei. Die alte Kalifenstadt war doch für mich ein großer Reinfall. Nirgends ein ansehnlicher alter Kalifenpalast oder dergleichen. Nun, bei gutem Wetter sah sich die Stadt am Tigris trotzdem nett an — aber drinnen war's fürchterlich. — Auf meiner ganzen Reise bisher habe ich mich noch nie so ungemütlich gefühlt wie hier. Leib- und Magenschmerzen und Verdauungsstörungen waren normaler Zustand. Fieber hatte ich immer ein wenig. Ich schluckte daher täglich eine Dosis Chinin. Im Kopfe aber schien irgendeine Schraube locker geworden zu sein, denn die Denkmaschine machte einen Lärm wie ein schadhaftes Hammerwerk. Dies Summen, Brummen, Hämmern und Rumoren war von einer schrecklich störenden Unregelmäßigkeit, und die Pyramidonpillen brachten auch keine Harmonie hinein; jedoch rückten sie den übrigen Empfindungsapparat so weit von dem Lärm ab, daß ich ihn nur noch wie von weitem hörte. Es blieb also ein zu ertragendes Sausen in den Ohren übrig, das so war, wie wenn man Wasser in den Ohren hätte. Vergeblich suchte ich diese Störung herauszuschütteln. — Ja, es wurde höchste Zeit, daß ich fortkam, denn ich befürchtete eine fortschreitende Lockerung des Oberstübchens. Den Beweis für diese Annahme erhielt ich später — in Gestalt eines Berichtes, der, wie ich dachte, ganz besonders schön sein müßte — aber vom Verlag, der ohrensausenfrei war, mit herzgewinnender Freundlichkeit abgelehnt wurde. — Alsdann — ich packte rasch meine Siebensachen zusammen. „Auf nach Persien!" — „Droben im Oberland, da ist's halt fein . . ." Die bekannte Liedmelodie gab den nötigen Packschwung — — (Fortsetzung folgt)

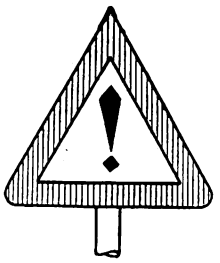
Die Frauen tragen farbige, nicht schwarze Gewänder

Photo: E. Schneider

Fertig zur Frühjahrsreise

Ruth Weyher, Carl de Voigt und Ossi Oswalda haben sich für den eleganten Conti-Mantel entschieden

Digitized by Google

Auto-  Krise

Von Schmitt-Arnau

1.

Die Autoindustrie ist heutzutage in ganz ähnlicher Weise populär, wie vor dreiviertel Jahrhunderten die Eisenbahnen. So wie damals jede kleinste Kommune ihre eigene Schienenverbindung haben wollte, so träumen heute die kleinsten Buben und Mädels vom eigenen Auto. So wie damals in den Handelsteilen der Zeitungen ununterbrochen von Neugründungen und Finanzierungen die Rede war und Eisenbahnshares den Hauptgesprächsstoff aller Börsen bildeten, so beschäftigen heute die internen Verhältnisse der Autogesellschaften und die Kurse ihrer Aktien die Wirtschaftswelt. Und leider ist, was Deutschland anbetrifft, auch noch die weitere Analogie hinzuzufügen, daß die Gesundheit der jungen Industrie nicht entfernt den Reizen entspricht, die sie auf das Publikum ausübt. Durchgreifende Reorganisationsnotwendigkeiten bei einem der ältesten und angesehensten deutschen Großwerk sind kürzlich öffentlich zugegeben worden. Daß es bei einem anderen Unternehmen klingenden Namens kaum besser steht, wissen die Eingeweihten. Aber auch bei einer ganzen Reihe mittlerer und kleinerer Fabriken kriselt es. Und während man, namentlich nach den schönen Ergebnissen der letzten Berliner Ausstellung, annahm, daß der deutsche Wagen als solcher zusehends populärer werde und die amerikanische Konkurrenz, wenigstens innerhalb Deutschlands selbst, zu überwinden beginne, scheinen die ersten Ziffern für 1928 zu zeigen, daß der Anteil des Auslandes an der Versorgung Deutschlands mit Kraftfahrzeugen laufend gestiegen ist.

Eine Krise also. Wie erklärt sie sich?

2.

Die deutsche Autoindustrie nahm eigentlich erst 1923 einen wirklichen Konkurrenzkampf mit dem Ausland auf. Bis dahin war sie einesteils durch Sperrzölle, anderenteils durch andere Umstände jeder Notwendigkeit überhoben, das Mißverhältnis zwischen gefordertem Preis und gebotener Qualität auszugleichen. Durch Krieg und Nachkrieg waren ihr etwa 9 Jahre Entwicklung verlorengegangen, während derer die Weltproduktion ungeahnte Erzeugungsziffern bei ebenso ungeahnter technischer Vollendung und Verbilligung erreichte. Ungefähr vom Ende der Inflation an, begann man in Deutschland also Pläne zu schmieden. Kleiner als die Pläne waren aber die Fähigkeiten. Vom „Kundendienst" hatte man noch wenig Ahnung, das Verkaufssystem war verfehlt und überdies war man rein produktionsmäßig und im Zinsstand des Geldes benachteiligt. Dazu kam eine Konkurrenzgier, die jede einzelne Fabrik — mit ganz geringen und sehr achtenswerten Ausnahmen — dazu verleitete, möglichst viele Typen zu bauen, um möglichst jeder anderen Fabrik in jeder Preisklasse einen Kunden wegschnappen zu können. All das führte dazu, daß die Amerikaner die ersten großen Schlachten gewinnen konnten. Sie brachten bessere und gefälligere Ware. Ihre Preise waren billiger, ihre Zahlungsbedingungen günstiger. Und sie konnten die ganze Stoßkraft einer Industrie entfalten, die sich mit großen Mitteln für wenige Typen einsetzen kann, während in Deutschland viele Typen mit geringen Mitteln propagiert wurden.

3.

Von nun an begann man sich wenigstens einzugestehen, was bisher gerne geleugnet worden war: daß man von den Amerikanern etwas lernen könne. Tatsächlich aber lernte man nur langsam. Sehr zögernd bürgerten sich bessere Organisations- und Verkaufsmethoden, vernünftigere Konstruktionsprinzipien ein. Auch die Fließarbeit wurde nur zaghaft und meist mangelhaft kopiert. Statt grundlegender, die Transportwege auf das geringste Maß herabdrückender Fabrikationsumstellungen, ging man einen Weg der Notbehelfe, versuchte vom vorhandenen Maschinenpark alles nur mögliche der neuen Fabrikation dienstbar zu machen und übersah dabei, daß grundlegend neue Arbeitsmethoden auch nur auf vollkommen neuem Boden, nicht auf nur notdürftig umgepflügtem unternommen werden können. Die Folge ist heute noch, daß die Unkosten und damit das Endprodukt nur teilweise verbilligt werden konnten. Da überdies der Fabrikationsgewinn infolge der scharfen gegenseitigen Fehde, besonders infolge des Konkurrierens vieler nahezu identischer Typen, ganz gering blieb, vermochte nur die Schutzzollpolitik die deutschen Werke vor Ruin zu retten. Aber mit dem fortschreitenden Sinken dieser Zölle wurde die Konkurrenz immer schärfer und unerträglicher. Und sogar in dieser gefahrvollen Lage ließ sich die deutsche Automobilindustrie noch nicht von dem völlig irrigen Wege abbringen, in einer ganzen Reihe von Werken Typen mit gleichem Preis herauszubringen. Um sich gegenseitig jedes denkbare Geschäft innerhalb der verschiedensten Käuferschichten abzujagen, versuchten die meisten Fabriken in noch verstärktem Grad, sich möglichst mit allen denkbaren Typen dem Käufer anzubieten.

Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß Amerikas Autoerzeugung ungefähr 40 mal höher ist als die deutsche, und ferner, daß es sich in Deutschland gerade bei den Eintypen-Werken in erster Linie um kleine Fabriken handelt, während das einzige Großwerk mit einem einzigen Typ die Horchwerke sind.

Digitized by Google

4.

Es ist klar, daß bei diesem erbitterten Kampf um den Absatz jedweder Type nicht entfernt genug Nachfrage auf jedes einzelne Werk entfallen kann, um ihm wirklich rationelle Produktionsmethoden mit relativer Billigkeit zu gestatten. Der Lohnaufwand für ein deutsches Auto liegt heute noch bedeutend höher als der Lohnaufwand für ein amerikanisches (berechnet aus dem Gesamtlohnaufwand der beiderseitigen Industrien), gewiß Beweis genug dafür, daß von einer ausreichenden Rationalisierung in Deutschland noch nicht die Rede sein kann. Da die Preise aber nicht beliebig hoch angesetzt werden können, ist andererseits auch keine ausreichende privatwirtschaftliche Rentabilität für jedes einzelne Werk möglich, und dazu kommt noch, daß man sich, um Mehrabsatz zu erzwingen, häufig auch noch irregulär unterbietet. (In Berlin z. B. kann man bei einzelnen Händlern weit unter Ladenpreis kaufen.) Dies alles führt zu dem eigenartigen Ergebnis, daß die Lage der deutschen Industrie auch in einem Zeitpunkt nicht besser wurde, in dem ihre Absatzlage tatsächlich erheblich besser geworden ist als bisher. Dies nämlich ist unbestreitbar: an sich ist der Markt für das deutsche Fabrikat besser als seit Jahren.

Zum Beispiel vermehrt sich die Zahl der in Deutschland laufenden Kraftwagen seit 1923 prozentual stärker als die gleiche Zahl in Amerika. Relativ holt Deutschland auf, ohne natürlich absolut an die amerikanischen Ziffern auch nur entfernt heranzureichen. Auch auf den Kopf der Bevölkerung berechnet, macht die Motorisierung Deutschlands Fortschritte. Ebenso liegt die Ausfuhr heute höher als irgendwann in den Nachkriegsjahren. Aber das Bild ändert sich, wenn man in Betracht zieht, welchen Anteil an dieser „Motorisierung Deutschlands" nun die ausländische Autoindustrie nimmt und welche Importe fremder Wagen den gestiegenen Exporten deutscher gegenüberstehen.

5.

Es bedarf keines Wortes, daß die erfolgreiche Auslandskonkurrenz, die zu allen sonstigen inneren Schwächen der deutschen Industrie noch verschärfend hinzukommt, nicht in Aeffereien und wegzupropagierender Torheit der Käufer ihre Ursache haben kann, sondern daß Gründe reeller Natur dafür vorliegen müssen. Umso stärker müßte der Anreiz sein, den Vorteilen, welche die amerikanische Industrie sich im Laufe der Jahre verschafft hat, so weit irgend möglich nachzueifern. Und einer dieser Vorteile ist offenbar die ungleich stärkere Konzentration der amerikanischen Erzeugung. 74,6 Prozent der in U. S. A. produzierten Automobile werden tatsächlich von zwei Firmen, Ford und General Motors, hergestellt. Und davon bieten wieder General Motors das stärkste Beispiel gesunder Konzentration. Sie vereinigen in sich, durch Zusammenfassung bestinstallierter Werke mit je einem Spezialtyp, tatsächlich ein vollkommenes Fabrikationsprogramm. Der Fabrikationskomplex General Motors kann geradezu als Schema dafür gelten, wie auch in Deutschland die Industrie auf einen grünen Zweig gebracht werden könnte.

Eine vernünftige Produktion ist zweifellos nur möglich, wenn man erreicht, daß keine maßlose gegenseitige Konkurrenz in Typen einer und derselben Klasse betrieben wird. Offenbar gibt es gar nicht allzuviele Klassen, nämlich:

	in der Preislage von etwa
Kleinwagen	2 000— 3 500 Mark
Mittelwagen	3 500— 6 000 „
Größere Stadt- und Tourenwagen . . .	6 000— 9 500 „
Starke Wagen . . .	9 500—13 500 „
Luxuswagen	13 500 Mark aufwärts.

Wäre es aber nicht völlig ausreichend für Deutschland, wenn von jeder der ersten vier Klassen nur noch 1—2 Grundtypen hergestellt würden, von der letzten vielleicht drei oder vier? Würde eine Industrie-Organisation, die somit 6—8 verschiedene Typen in verschiedenen Stärke- und Preisstufen liefern könnte, nicht allen Anforderungen der Käufer gerecht werden — wobei die Karosserien und die innere Ausstattung, entsprechend dem vielfältigeren deutschen Geschmack, ruhig in reicheren Varianten produziert werden könnten? Und würde das nicht zu ganz anderen fabrikatorischen Möglichkeiten führen, zur Vollbeschäftigung der Werke (das größte deutsche Werk, das 500 Wagen täglich herstellen kann, stagniert derzeit bei einem Bruchteil dieser Leistungsfähigkeit!), und würde dies wiederum nicht Preis- und Qualitätsmöglichkeiten eröffnen, die, verbunden mit einem konzentrierten Kundendienst, auch dem ausländischen Import endlich mit gleicher Stärke gegenüberzutreten gestatten würden?!

6.

Die Krise der deutschen Autoindustrie wird sich entweder durch Zusammenbrüche selbst lösen — aber dabei können schwere Komplikationen entstehen — oder sie wird durch Zusammenschlüsse in jener Konstruktionsart gelöst werden, die dem menschlichen Vorausblick besser ziemt. Man sollte denken, daß der Augenblick gekommen wäre, über die ewigen kleinlichen Persönlichkeitsfragen, über Eifersüchteleien, Kompetenzstreitigkeiten und Autoritätszänkereien endlich hinwegzukommen und nach Programmen und Führern Umschau zu halten. Wenn es dabei bleibt, daß die rivalisierenden Werksgewaltigen sich nicht dazu verstehen können, Opfer zu bringen, wenn auch die Finanzführer weniger nach einem Ergebnis als nach Prestigewahrung streben, so wird nicht nur aus der Krise eine Katastrophe werden, sondern es wird auch eine ziemlich einzigartige Blamage das Ergebnis sein. Die Blamage einer Industrie, der bereitwillig Hunderte von Millionen zur Verfügung gestellt waren, und die nichts anders damit anzufangen wußte, als sie in gegenseitiger Bekriegung aufzubrauchen. Und die in eine überaus schwere Situation geraten ist, obzwar das einzelne Endprodukt heute der Qualität des Materials wie der Gesamtkonstruktion nach durchaus Weltniveau zu behaupten vermag. *1470*

Erweiterung des Wissenschaftlichen Automobilinstituts in Moskau

In Sowjet-Rußland scheint man sich jetzt entschlossen zu haben, eine Automobilindustrie in eigener Regie zu errichten, nachdem es bisher nicht gelungen ist, einen ausländischen Konzern für eine Konzessionsnahme zu interessieren. Es soll jetzt das Wissenschaftliche Automobilinstitut (NAMT) in Moskau erweitert werden, wobei an die Unterbringung der Abteilungen für Technologie, Physik und Chemie und des Automobil-, Flugzeug- und Traktorenmotorenbaus in einem großen Gebäude gedacht ist. Erwogen wird auch der Bau einer Versuchsfabrik unter Heranziehung technischer Kräfte aus dem Auslande. *1494*

Digitized by Google

25 Kardinalpunkte

für den Verkehr

Man braucht nicht ins Ausland zu fahren, um die Unannehmlichkeiten kennen zu lernen, die sich aus der Verschiedenheit der Verkehrsvorschriften ergeben: auch in Deutschland, so klein es vergleichsweise ist, findet der Kraftfahrer genügend zahlreiche Möglichkeiten, um diese betrüblichen Betrachtungen anstellen zu können. Und dabei wird nicht nur er selber, sondern der Gesamtverkehr behindert, ja oft genug sogar gefährdet durch die Verschiedenartigkeit der Bestimmungen oder ihrer Handhabung.

In Amerika hat man daher jetzt 25 Hauptpunkte ausgearbeitet, die bei der Abfassung von Verkehrsordnungen als Anhalt dienen sollen. Im einzelnen handelt es sich um folgende Punkte:

1. In jeder Stadt empfiehlt sich die Ernennung eines offiziellen Verkehrsamtes unter Beiordnung aller städtischen Aemter in Sachen der Verkehrsregulierung, Verkehrskontrolle und deren Durchführung.
2. In Städten mit ernsten Verkehrsproblemen empfiehlt sich die Errichtung einer Verkehrsingenieur-Abteilung und die Anstellung eines städt. Verkehrsingenieurs.
3. Es empfiehlt sich die Einführung einheitlicher, amtlicher Verkehrszeichen und Signale.
4. Die Anbringung von Verkehrskontrollsignalen in Straßen mit schwerem Verkehr zum Zwecke erhöhter Geschwindigkeit des Fahrzeugverkehrs und zum Schutz der Fußgänger ist zweckmäßig. Wo nicht zur Sicherheit erforderlich, sollten Signale nur dort angebracht werden, wo sie tatsächlich verkehrsfördernd und nicht verkehrshindernd sind. Ein auf Grund eines Verkehrsmaximums zu gewissen Stunden vorgesehenes Signal kann zu Zeiten leichteren Verkehrs wieder entfernt werden.
5. Dort, wo Verkehrssignale benutzt werden, sollte der Verkehrsstrom mit den Worten „Stopp", „Start", „Achtung" oder „Warte" oder mittels farbiger Lichter geleitet werden.
6. Wo farbige Lichter Anwendung finden, sollte Rot „Stopp", Grün „Start" und Gelb „Vorsicht" oder „Warte" anzeigen.
7. Bei Straßenkreuzungen sollten Fußgänger den Fahrzeugen gegenüber den Vortritt haben, ausgenommen dort, wo die Verkehrsregulierung durch einen Beamten oder durch Signale erfolgt.
8. Die Fahrzeuge sollten überall das Wegerecht vor den Fußgängern haben, nur an Straßenkreuzungen haben Fußgänger den Vortritt; dagegen haben die Fahrer stets die nötige Vorsicht für die Sicherheit der Fußgänger zu beobachten.
9. An Plätzen mit Verkehrskontrolle sollen die Fußgänger den unter einem „Start"-Signal anfahrenden Fahrzeugen das Wegerecht lassen, während die Fahrzeuge den Fußgängern weichen müssen, die unter einem „Start"-Signal die Straße überqueren oder sich gerade zur Straßenüberquerung angeschickt haben.
10. Regeln sind vorzusehen für das Ueberholen von Straßenbahnwagen und es ist anzuordnen, daß keine Fahrzeuge auf der Straßenbahnspur verweilen dürfen, sobald der Straßenbahnwagen sein Kommen anzeigt.
11. Die Blockierung der Straßen durch Eisenbahnzüge und Straßenbahnwagen ist zu vermeiden.
12. Die Errichtung besonderer Zonen und Ladeplätze für Passagier- und Lastfahrzeuge wird verlangt.
13. Verbot des Haltens der Fahrzeuge in gewissen, besonders kenntlich gemachten Plätzen oder Straßen.
14. Autobussen und Taxametern ist das Parken auf Plätzen außerhalb der gekennzeichneten Stände oder Zonen verboten, es sei denn, daß es nicht angängig ist, zwecks Aufnahme oder Absetzung von Passagieren an anderen Plätzen zu halten.
15. Auf gewissen Plätzen ist das Parken ganz zu verbieten und die Parkzeit an eigens bezeichneten Stellen zu verringern.
16. Kein Fahrzeug darf so parken, daß weniger als zehn Fuß von der Breite des Fahrwegs für die freie Abwicklung des Verkehrs verbleiben.
17. Verbot des Parkens während der ganzen Nacht ist zu verlangen.
18. Es ist die Benutzung eines Fahrzeugs auf der Straße zum ausgesprochenen Zwecke der Reklame zu verbieten.
19. Sämtliche Fahrzeuge sollen sich nach der rechten Straßenseite halten (oder nach der linken, wenn dies die Straßenregel erfordern sollte) und die weniger schnellen Fahrzeuge sollen sich soviel als möglich nach dem rechten bzw. linken Straßenrand begeben, ausgenommen dort, wo sich dies nach den obwaltenden Verhältnissen als unpraktisch erweisen sollte.
20. Rechte bzw. linke Wendungen sind vom rechten bzw. linken Straßenrand zu machen und linke bzw. rechte Wendungen vom Verkehrsstrom aus möglichst nahe der Straßenmitte auszuführen. Bei linken bzw. rechten Wendungen sollte sich das Fahrzeug, wenn nichts anderes vorgeschrieben, nach dem rechten bzw. linken Mittelpunkt der Straßenkreuzung halten.
21. Alle linken Wendungen (oder rechten, wenn die Straßenvorschrift „links" ist) sollten beim „Start"-Signal gemacht werden, falls nicht anderweitig von einem Polizeibeamten angeordnet.
22. Das Nehmen von Kurven ist zu verbieten, sofern Kurven nicht mit Sicherheit und ohne Rückwärtsfahren ausgeführt werden können.
23. Aus Alleen oder auf privaten Wegen kommende Autos sollen anhalten bevor sie sich zum Ueberqueren der Bürgersteige anschicken.
24. Alle Fahrzeuge haben vor Eintritt in eine Straße mit „Durchgangsverkehr" zu halten.
25. Unbeaufsichtigt auf der Straße stehende Autos sollen die Bremsen gezogen und den Motor abgestellt haben und parkende Autos zur Nachtzeit mit geeigneten Lichtern versehen sein.

Diese verbesserte städtische Verkehrsordnung schließt nicht jene grundlegenden Verordnungen ein, wie Größeneinschränkungen, Gewicht und Geschwindigkeit der Fahrzeuge, Einschränkung betreffs Ausstattung und Beleuchtung von Fahrzeugen, Zulassung von Fahrern und Chauffeuren, Eigentumsurkunde, Straßenregeln usw. Regeln und Erfordernisse dieser Art sind im staatlichen Kraftfahrzeuggesetz niedergelegt. Das Kommitee war der Ansicht, daß derartige Punkte nicht in einer städtischen Verordnung enthalten sein sollten, es sei denn dort, wo grundlegende Vorschläge eine derartige Wiederholung verlangen im Interesse lokaler Durchführung. Derartige Vorschläge sind besonders aus dem „Uniform Vehicle Code" ersichtlich, der seitens der National-Konferenz für Straßen- und Verkehrsstraßen-Sicherheit im Jahre 1926 entworfen und erprobt wurde. Die verbesserte Verordnung ist als Ergänzung mit und in Uebereinstimmung mit dem „Uniform Vehicle Code" gedacht. Exemplare des erwähnten Materials sind auf Ersuchen durch das National Automobile Chamber of Commerce, 366 Madison Avenue, New York City, erhältlich. *1472*

Digitized by Google

FRAGEKASTEN

Fragen zu stellen, ist jedes Mitglied des M. M. V. und jeder Abonnent berechtigt; wir bitten daher, gleichzeitig mit der Anfrage Mitglieds- oder Abonnementsnummer angeben zu wollen. Brauchbare Antworten werden wir gern veröffentlichen und nach Veröffentlichung honorieren. Wir bitten daher, uns Antworten unverbindlich einzusenden [und gleichzeitig anzugeben, ob im Falle der Veröffentlichung der Name des Einsenders genannt werden soll. *Die Schriftleitung*

Neue Fragen

Frage 14. Notreparaturen. Geben Sie doch gelegentlich im „Technischen Kasten" Anleitungen bezüglich Notreparaturen. Was tue ich z. B. beim Bruch einer Holzspeiche, bei gebrochenem Auspuffrohre usw.? — H.-M. Sch. in B.

Frage 15. Haltbarkeit der Pneumatiks. Woher kommt es, daß bei manchen Fahrern die Pneumatiks viel länger leben als bei anderen? Wenn man die an die Fabriken gelangenden Beifallschreiben liest, scheinen verschiedene Luftreifen geradezu ein ewiges Leben zu besitzen. Ist das nun ein Reklametrick und sind derartige Beifallschreiben, wie man sie häufig zu lesen bekommt, deshalb nicht ernst zu nehmen, oder woran liegt es? — Fr. B. in N.

Frage 16. Glühzündungswert der Zündkerzen. Ist die Höhe des Glühzündungswertes der verwendeten Zündkerzen nur für Rennfahrer bedeutungsvoll oder ist sie ganz allgemein für jeden Fahrer von Wichtigkeit? — K. S., Dipl.-Kfm. in Ch.

Antworten

Antwort zu 13 (behandelnd die Gefahren der Anwendung von Petroleum als Waschmittel). Zu dieser Frage teilt uns die Deutsche Vacuum Oel-Aktiengesellschaft, Hamburg, noch mit, daß sie der in Heft 18 vom 15. September 1928 auf Seite 460 gegebenen Antwort im wesentlichen durchaus beistimmen könne. Wörtlich schreibt die Firma, die bekanntlich das Gargoyle-Mobilöl herstellt, weiter noch wie folgt: „Wir können hierzu nur aus eigenen Erfahrungen noch nachtragen, daß das von uns seit Jahr und Tag empfohlene Verfahren des Ausspülens des Motorinnern mit Frischöl vor dem Oelwechsel kaum eine Verlustquelle darstellt, da das Spülöl, das in der Menge nicht zu knapp bemessen werden soll, nicht gefährlich verunreinigt wird und nach längerem Absetzenlassen zum größten Teil unbedenklich wieder zur Nachfüllung des Motorenölvorrates in der Kurbelwanne benutzt werden kann. Nach diesem bewährten Verfahren halten wir auch von der Spülung mit einem dünneren Reinigungsöl nicht viel, sondern empfehlen die Spülung mit der für den betreffenden Motor richtigen Schmierölmarke."

Antwort zu 14: Notreparaturen. Um es offen herauszusagen: Wir sind keine großen Freunde von Notreparaturen und meinen, daß man eine erforderlich gewordene Ausbesserung gar nicht sorgfältig genug ausführen kann bzw. ausführen lassen sollte. Dennoch verkennen wir nicht die Wichtigkeit der von Ihnen gewünschten Anleitungen, denn schließlich findet sich unterwegs nicht immer die Möglichkeit, die Ausbesserung solide und endgültig vorzunehmen. Der Wunsch, den Sie äußern, wird deswegen wiederholt gestellt. Da man nun mitunter in den Zeitschriften der Kraftfahrzeugbranche Vorschläge zu diesen Ausbesserungen findet, die zwar gut gemeint, aber an sich recht übel sind, so daß sie mitunter bestenfalls den Teufel mit Beelzebub austreiben oder geradezu für das notreparierte Fahrzeug verderbenbringend sind, sehen wir uns genötigt, auch über diese Ausbesserungen einiges zu sagen. Unsere urteilsfähigen Leser wissen, daß mit der Notreparatur nicht länger gefahren werden soll, als es unbedingt nötig ist, und daß die endgültige sachgemäße Ausbesserung sobald wie nur irgend möglich vorgenommen werden soll.

Bild 1 zeigt die Notreparatur einer gebrochenen Holzspeiche. Die zum Stützen der Bruchstelle erforderlichen Schellen kann jeder Dorfschmied herstellen. Näherer Erläuterungen bedarf dieses Bild nicht.

Bild 2 zeigt einen notreparierten Flansch. Man hat hier einen Schrumpfring herumgezogen. Ergab sich der Flanschbruch nicht infolge eines Materialfehlers, so dürfte die Ursache für das unliebsame Vorkommnis darin zu suchen sein, daß die Anlagefläche für den Flansch nicht eben war, oder daß

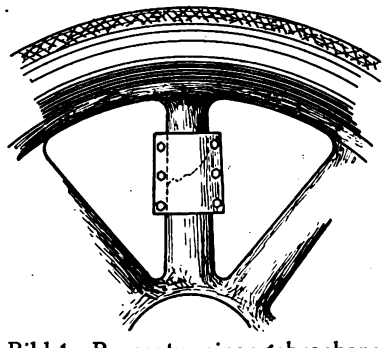


Bild 1. Reparatur einer gebrochenen Holzspeiche

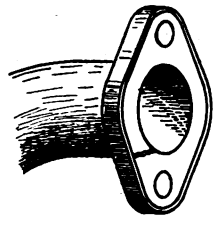


Bild 2. Reparierter Flansch

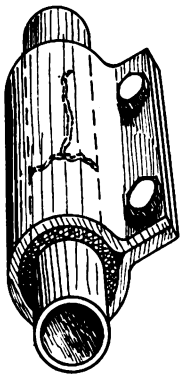


Bild 3 (links). Gebrochenes Auspuffrohr

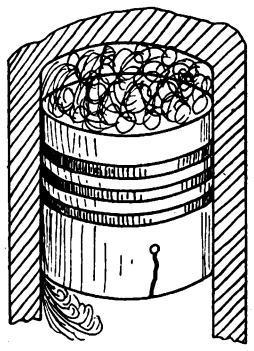


Bild 4 (rechts). Kolbenbruch

das Anziehen der Flanschschrauben in falscher Art vorgenommen wurde, also derartig, daß man zuerst die eine Mutter gehörig „festknallte", und dann erst an das Anziehen der zweiten Mutter dachte, anstatt abwechselnd beide Muttern nach und nach anzuziehen. Man betrachte das kleine Vorkommnis also als Warnung für künftige Fälle.

Bild 3 zeigt die Notreparatur eines Auspuffrohres. Ist das Rohr leicht abnehmbar, so erhält es den dargestellten Notverband. Als Zwischenlage zur Abdichtung wird Asbestpappe verwendet. Macht es große Umstände, das Rohr vom Motor loszubekommen, so verwendet man eine zweiteilige Schelle nach der Art der bei der Speichenreparatur (Bild 1) dargestellten. Ist das Rohr hinreichend fest aufgehängt, so daß eine Stützung durch Schellen nicht erforderlich wird, so

Digitized by Google

läßt man die Schellen fort und umwickelt die Bruchstelle nur mit einem Stück Asbestpappe. Dieses wird durch einen herumgeschlungenen Draht gut festgelegt.

Bei Kolbenbruch (Bild 4) empfehlen wir, die Maschine zur nächsten Reparaturwerkstatt abschleppen zu lassen und sofort einen neuen Kolben zu beordern. Wer aber durchaus nicht hören will sorge wenigstens dafür, daß der Riß nicht weiter reißt. Man bohrt also am Ende des Risses ein Loch. Auch diese Arbeit kann in jeder einfachen Werkstätte unterwegs vorgenommen werden, aber nochmals betont, wir empfehlen Herumbasteln an einem so stark beanspruchten Teile, wie es der Kolben ist, nicht. Weitere Anregungen werden wir gelegentlich bringen.

W. V.

Antwort zu Frage 15: Haltbarkeit der Pneumatiks. Die Lebensdauer eines Reifens hängt in erster Linie von der Behandlung ab. Selbstverständlich läuft auch einmal der angesehensten Fabrik trotz aller Prüfungen ein Fehlfabrikat mit unter. Bei Reklamationen wird die betreffende Firma aber „schlank" Ersatz leisten. Die meisten Reklamationen, welche den Pneumatikfabriken kund werden, sind aber unberechtigt. Als Unparteiische können wir das ruhig aussprechen. Es ist selbstverständlich, daß der Pneumatikbenutzer nicht von vornherein Bescheid wissen kann über alle Finessen der Luftreifenbehandlung. Unsere großen Firmen geben deshalb teilweise sehr umfangreiche Anleitungen über die Pneumatikbehandlung heraus. Wenn diese nun nicht gelesen werden, so liegt das manchmal daran, daß die Drucksachen, kurz gesagt, nicht gerade eine Unterhaltungslektüre bilden, oder besser gesagt, mitunter recht langweilig sind. Eine andere Gruppe von Pneumatikfahrern liest derartige Vorschriften grundsätzlich nicht, in der Meinung, daß die ganzen Ausführungen nichts weiter wären als Ausreden, welche die Pneumatikfabrik bei evtl. Ersatzansprüchen machen würde. Die betreffenden Kraftfahrer sehen in den Vorschriften sozusagen nur ein starkes Bollwerk, das ihnen von vornherein drohend gezeigt wird, um ja nicht gegebenenfalls zu reklamieren, auch wenn sie sich ihrer Ansicht nach im vollsten Rechte befinden. Ein dritter Standpunkt aber ist der folgende: Eigentlich sollte sich die Pneumatikfabrik doch darüber freuen, wenn recht viele Reifen gebraucht werden, genau so, wie der Zigarren- oder Zigarettenfabrikant sich freut, wenn recht vieles Rauchwerkzeug in die Luft gepafft wird. Geben nun die Pneumatikfabriken eine Anleitung zum sparsamen Reifenverbrauch heraus, so schneiden sie sich eigentlich damit in ihr eigen Fleisch, und dann sollte man sie doch wenigstens hören. Natürlich ist die Pneumatikfabrik Geschäftsmann und tut nichts ohne Grund. Teils also beeinträchtigt sie sich durch Belehrung ihrer Kundschaft den Pneumatikkonsum, andererseits aber hält sie unberechtigte Vorwürfe ihren Fabrikaten fern. Man sollte also die betreffenden Vorschriften, so bodenlos langweilig sie manchmal sind, ruhig lesen. — Wolfgang.

Antwort zu 16: Glühzündungswert der Kerzen. Jeder Fahrer muß den Glühzündungswert der von ihm verwendeten Kerzen dem von ihm benutzten Wagen und vor allem den Verwendungsverhältnissen anpassen: große Fabriken geben daher Tabellen und Anleitungen darüber heraus, welchen Glühwert die Kerzen in bestimmten Wagen oder unter bestimmten Verhältnissen haben müssen. Für gemütliche Stadtfahrten im Flachland genügen z. B. Kerzen mit niedrigem Glühzündungswert, während bei flottem Tempo im Gebirge Kerzen mit höherem Glühzündungswert nötig sind (z. B. die Bosch-Kerzen M80/1 oder M105/1). Vor allem ist der Glühzündungswert der Kerzen beim Einfahren des neuen Wagens zu beachten. Viele Automobilfabriken überlassen das Einfahren der Wagen der Kundschaft. Ein farbiger Zettel an der Windschutzscheibe belehrt den Käufer, daß er die ersten 500 km nicht schneller als 30 km in der Stunde, die nächsten 500 km nicht schneller als 50 km in der Stunde fahren dürfe und daß er dem Motor reichlich Oel zuführen müsse. Weil der Wagen nicht voll ausgefahren werden darf und weil der Motor besonders viel Oel erhält, werden die Zündkerzen nicht richtig heiß und verschmutzen. Deshalb sollten während der Einfahrzeit die Kerzen wiederholt gereinigt werden. Wer sich diese kleine Mühe ersparen will, kann über die Dauer des Einfahrens, also während der ersten 1500 km, eine Zündkerze mit verhältnismäßig niedrigem Wärmewert verwenden, z. B. die Bosch-Kerze M25/1. Später, wenn der Wagen seine volle Geschwindigkeit entwickeln darf, sind dann die für den Motor passenden Kerzen zu verwenden. R. B. in F.

Straßenbau auf der Avus

Die Avus-Direktion bittet alle über die Avus fahrenden Kraftfahrzeuglenker, besondere Vorsicht walten zu lassen. Seit vorgestern werden für längere Zeit — auch nachts — Sperrungen vorgenommen, um die Durchführung von Straßenbauarbeiten zu ermöglichen. Daher muß der Verkehr auf der Avus eingleisig abgewickelt werden. Entsprechende Fahrtrichtungsschilder sind aufgestellt. Besonders wird auch um Abblenden der Scheinwerfer gebeten.

Digitized by Google

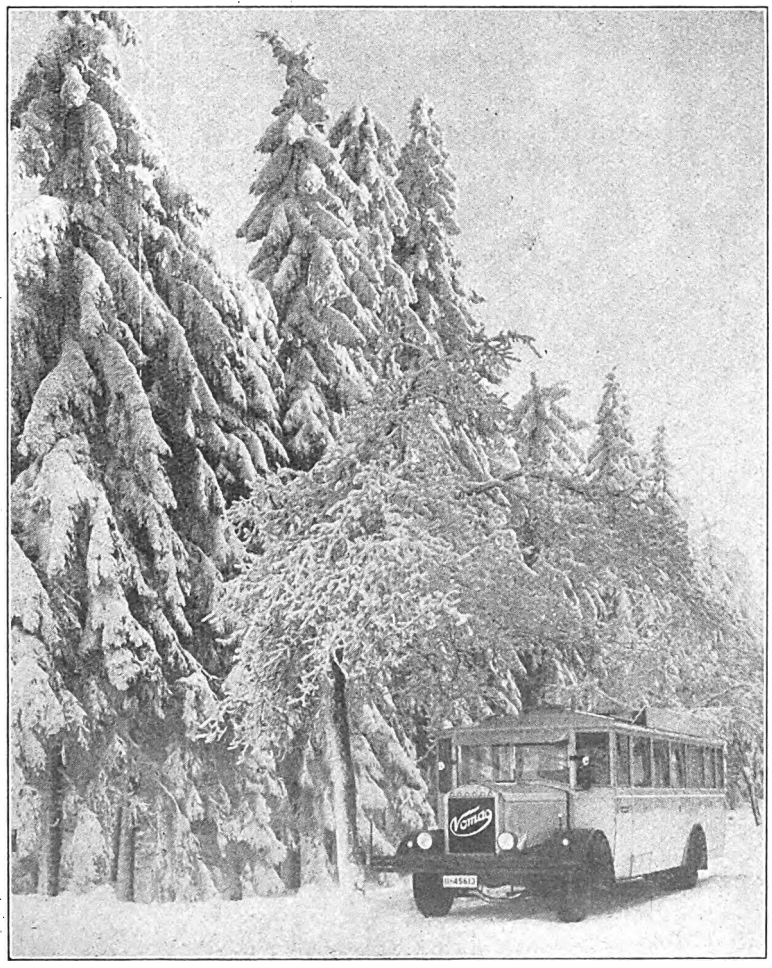
Kraftwagen in Frankreich

Nach der amtlichen, für Steuerzwecke geführten Statistik gab es in Frankreich im Jahre 1927 642 744 Personenkraftwagen, 101 306 mehr als im Vorjahre. Die Zahl der Lastkraftwagen belief sich auf 236 684, was gegen das Vorjahr eine Zunahme um 38 705 bedeutet. Zu diesen Fahrzeugen kommen noch 232 201 Krafträder und 27 450 Dreiradwagen. Einschließlich der 3313 Motorboote, die in Frankreich in Betrieb sind, haben die Motoren dieser Fahrzeuge zusammen 9 147 353 Pferdestärken.

Aus den genannten Zahlen ergibt sich eine sehr erhebliche Zunahme des Gebrauches von Kraftwagen in Frankreich; allerdings bleibt dieses Land noch weit hinter den Vereinigten Staaten zurück, deren Zahlen von 1915 ungefähr den französischen von heute entsprechen. Man sieht aber die Lage und die Entwickelung als günstig für den französischen Kraftwagenbau an, dem auch in Zukunft ein reiches Betätigungsfeld bleiben wird. Voraussetzung für eine weiterhin zunehmende Verbreitung des Kraftwagens ist, daß das Straßennetz ausgebaut und in einem für Kraftwagen brauchbaren Zustand erhalten wird, und daß Betriebsstoffe zu angemessenem Preise zu haben sind.

Bemerkenswert ist die Zunahme der Wagen, die mit Gaserzeugern arbeiten; ihre Zahl ist zwar noch klein, sie beträgt nur 865, ist aber damit mehr als dreimal so groß als im Vorjahre. Die Zahl der Krafträder hat gegen 1926 um 94 222 zugenommen.

Da in Frankreich die Steuer für Wagen, die älter als neun Jahre sind, ermäßigt ist, gibt die Steuerstatistik auch einen gewissen Anhalt für die Lebensdauer der französischen Kraftwagen. Unter den Personenwagen waren 59 422, unter den Lastwagen 69 768, unter den Dreiradwagen 601, die an dieser Vergünstigung teilnahmen. Im ganzen hat die Kraftwagensteuer im Jahre 1927 den Betrag von 622 332 915 Fr. erreicht, gegen 1926 eine Zunahme um 157 376 553 Fr. Bei Würdigung dieser Zahlen darf man den Stand der französischen Währung nicht außer acht lassen: der Frank ist heute etwa 16 Pfennige, also ein Fünftel seines Standes vor dem Kriege wert, und auf diesen Kurs ist er schon seit geraumer Zeit gefallen. — Unter den vorstehend aufgeführten Zahlen sind die Kraftwagen des Heeres und einige andere, die von der Steuer befreit sind, nicht enthalten; auch Korsika fehlt unter ihnen. — Die Steuer ist in Frankreich in vierteljährlichen Teilbeträgen zu zahlen; hat ein Kraftwagenbesitzer im Laufe des Jahres seinen Wohnsitz gewechselt und die Steuer in den verschiedenen Vierteljahren an verschiedenen Orten gezahlt, so erscheint sein Wagen in der Statistik mehrfach, doch wird dadurch das Gesamtergebnis nicht erheblich beeinflußt.



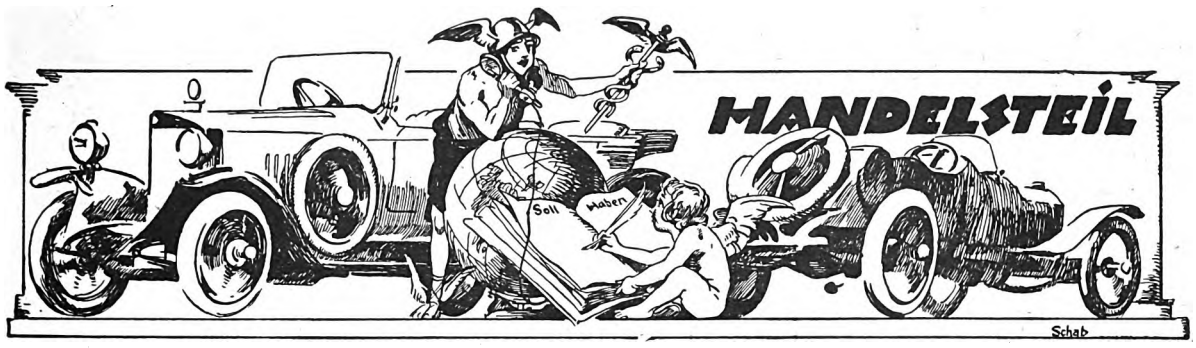
6-Zylinder-100-PS-Vomag-Omnibus für 50 Personen auf dem Erzgebirgskamm bei Klingenthal i. Sa., wo die diesjährige Ski-Meisterschaft ausgetragen wurde. Der Wagen hat ein Vierganggetriebe, Banjo-Hinterachse. Alle vier Räder werden durch Bosch-Dewandre-Saugluftsystem gebremst. Die größte erzielbare Geschwindigkeit beträgt ca. 43 km/Std. auf ebener Straße. Das Eigengewicht des kompletten fahrfertigen Omnibusses beläuft sich auf ca. 6500 kg

Gegen Zahlung des Steuerbetrages für mindestens ein Vierteljahr erhält der Kraftfahrer in Frankreich eine Zulassungsbescheinigung, die für mindestens ein Vierteljahr oder mit unbeschränkter Gültigkeitsdauer ausgestellt wird. Voraussetzung dafür, daß sie von den Aufsichtsbehörden anerkannt wird, ist, daß die letzte Vierteljahrsgebühr bezahlt ist und daß der Kraftwagenbesitzer nicht etwa selbst durch eine Anzeige seinen Wagen aus dem Verkehr herausgezogen hat. Die Steuer kann durch Scheck beglichen oder bei der Post eingezahlt werden. Beim Erwerb eines Wagens muß sich der Kraftfahrer neben dieser Karte, die die Erfüllung seiner steuerlichen Verpflichtungen beweist, noch bei der Präfektur eine graue Karte ausstellen lassen. In Paris ist neuerdings diese Dienststelle eingerichtet worden, bei der man beide Karten auf einmal bekommen kann. Die Kraftfahrer werden sowohl von der Polizei wie von besonderen Beamten der Steuerverwaltung sehr scharf darauf überwacht, daß sie ihren Verpflichtungen in bezug auf diese Ausweise nachkommen. Das Unterlassen der Zahlung zieht schwere Geldstrafen, sogar Vorladungen vor Gericht nach sich. *1668*

Beleuchtungszeit vom 15. April bis 1. Mai:

15. April . . . . von 20.05 Uhr bis 4.25 Uhr
1. Mai . . . . von 20.30 Uhr bis 3.55 Uhr

Digitized by Google



Der neue Gummitrust

Die Fusion Peters Union und Conti-Caoutchouc

Die Aufsichtsräte der Peters Union A.-G., Frankfurt a. M. und der Continental Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie in Hannover beschlossen die Fusion der beiden Gesellschaften, dergestalt, daß auf vier Peters-Aktien drei Conti-Caoutchouc-Aktien gewährt werden. Dieses Umtauschangebot entspricht zwar nicht voll dem derzeitigen Kursstand der Aktien der beiden Gesellschaften, sondern es ist für die Peters-Aktionäre etwas günstiger, es ist aber zu berücksichtigen, daß die Peters-Aktien mit Dividendenberechtigung ab 1. Oktober 1927 abgeliefert werden, wogegen die Conti-Aktien mit Dividendenberechtigung ab 1. Januar 1928 behaftet sind, so daß die Aktionäre von Peters auf die Dividende für ein Vierteljahr verzichten müssen. Außerdem müssen die Peters-Aktionäre für das Jahr 1928 eine Dividendenreduktion um ein Prozent hinnehmen, denn obwohl Conti-Caoutchouc nach dem kürzlich veröffentlichten Abschluß eine Dividendenerhöhung auf 7 (6) Prozent vornimmt, liegt dieser Satz noch immer ein Prozent unter dem Dividendensatz für Peters in den letzten beiden Jahren. Allerdings wird die Dividendenpolitik der Conti-Caoutchouc von dem Bestreben einer erheblichen Stärkung der inneren Reserven diktiert gewesen sein, denn allein die Abschreibung des bestehenden Disagios (1,68 Mill. RM.) auf die Anleihe von 20 Mill. RM. aus dem Jahre 1926 hätte eine mehrprozentige Erhöhung der Caoutchouc-Dividende gestattet, selbst wenn man die erhöhten Abschreibungen auf Anlagen als eine Notwendigkeit betrachtet. Nach der Geschäftslage der Gesellschaft liegt es durchaus im Rahmen der Wahrscheinlichkeit, daß die von Peters in den letzten Jahren gezahlte Dividende für das laufende Jahr erreicht wird.

Eine Kapitalerhöhung ist für Conti-Caoutchouc nicht notwendig, denn die Umtauschstücke (6,75 Mill. RM.) können z. T. aus den Vorratsaktien entnommen werden, die der letzte Abschluß mit 6 Mill. RM. aufwies, und darüber hinaus stehen der Gesellschaft noch Stücke aus einem Aktienposten zur Verfügung, der kürzlich von der amerikanischen Reifenfabrik B. F. Goodrich Co. nach dem Tode des einen langjährig befreundeten Direktors zurückerworben wurde. Die Firma Peters-Union wird in der Form einer G. m. b. H., der insbesondere das Verkaufsgeschäft obliegt, erhalten bleiben, da man ähnlich wie bei der im Herbst v. J. erfolgten Fusion zwischen der Hannoverschen Gummiwerke „Excelsior" A.-G. und Conti-Caoutchouc einen gewissen Wettbewerb beibehalten und den Firmenwert erhalten will. Die Vorstände der Peters-Union A.-G. werden voraussichtlich in den Vorstand der neuen Betriebsgesellschaft eintreten, wogegen der Aufsichtsrat nicht geschlossen übergeht, sondern neben dem Vorsitzenden des Aufsichtsrates, Bankier Otto Hirsch, dürften nur ein Vertreter der Deutschen Bank und einige Großaktionäre in den neuen Aufsichtsrat übernommen werden.

Der Zusammenschluß stellt sich als ein „echter Zusammenschluß" dar, denn er ist von keinerlei Zwangslage vorgeschrieben, sondern die beiden Gesellschaften schließen sich in der Erkenntnis zusammen, daß sowohl produktionstechnisch wie verwaltungstechnisch durch den Zusammenschluß erhebliche Voreile geboten werden können. Man mag auch vielleicht der Auffassung gewesen sein, daß gegenüber den kapitalkräftigen ausländischen Fabriken, mit denen man nicht nur im Inlande, sondern neuerdings auch im Auslande immer stärker zu konkurrieren hat, eine Verbreiterung der eigenen Grundlage ratsam schien. Dies mag für die Perters-Union A.-G., deren Kapitalbasis für eine große langfristige Kapitalaufnahme etwas eng ist, noch stärker zutreffen, als für Continental-Caoutchouc, deren Kapital von 40,10 Mill. RM. nunmehr als voll eingezahlt gelten kann. Conti-Caoutchouc konnte auch im Jahre 1926 bereits mit Erfolg an den ausländischen Kapitalmarkt appellieren und eine 20-Mill.-RM.-Anleihe in Holland unterbringen.

Mit diesem Zusammenschluß dürften etwa 70 Prozent der gesamten deutschen Reifenproduktion bei einem Unternehmen vereinigt werden. Bei der Conti-Caoutchouc liegt das Schwergewicht der Produktion auf Automobilreifen; außerdem stellt sie in ihrem Werk „Excelsior" Fahrradreifen und weiterhin technische Gummiartikel her. Bei Peters-Union tritt neben der Bedeutung der Autoreifen-Erzeugung die Fahrradreifen-Erzeugung stärker hervor, da die Gesellschaft etwa 70 Prozent der deutschen Fahrradreifen-Produktion erzeugen dürfte. Die Erzeugung an sonstigen Gummiartikeln, insbesondere an Isolierungsmaterial tritt demgegenüber zurück. Die Umsätze be-

Digitized by Google

trugen im Jahre 1927 bei Conti-Caoutchouc etwa 122 Mill. RM. und bei Peters-Union im Jahre 1926/27 rund 26 Mill. RM., so daß der Gesamtumsatz der beiden Gesellschaften in 1927 etwa 150 Mill. RM. betrug. Demgegenüber betrug der Gesamtwert der in Deutschland im Jahre 1927 erzeugten Automobil- und Fahrradreifen 206 Mill. RM. Berücksichtigt man, daß in den Umsätzen der Gesellschaften auch die Reingewinne und die — allerdings verhältnismäßig geringen — Umsätze für technische Gummiartikel enthalten sind, so ergibt sich ein Anteil an der deutschen Reifenproduktion, der nicht viel unter 70 Prozent liegen dürfte.

Die restliche Erzeugung entfällt auf 21 Betriebe, von denen Dunlop, Calmon-Asbest, Phoenix, Polack, Metzler und Vorwerk größere Bedeutung haben. Besonders die Deutsche Dunlop-Werke A.-G. hat es in den letzten Jahren verstanden, ihren Absatz in Deutschland beträchtlich zu erhöhen, und sie dürfte mit den beiden norddeutschen Fabriken Harburg und Calmon-Asbest den wichtigsten Wettbewerber für den neuen Reifentrust darstellen. Die übrigen Fabriken kommen für Massenerzeugung weniger in Betracht, sondern ihr wichtigstes Gebiet sind Spezialreifen. Neben diesen inländischen Wettbewerbern werden die zahlreichen ausländischen Fabriken dafür Sorge tragen, daß eine Ausnutzung des hohen Produktionsanteiles durch Festsetzung hoher Preise unmöglich ist.

Mit diesem Zusammenschluß dürfte jedoch die Konzentrationsbewegung in der Gummiindustrie noch nicht beendigt sein, es schweben noch weitere Verhandlungen mit kleineren Gesellschaften, so wird vor allen Dingen die Gummiwerke Titan vorm. Polack A.-G. genannt, welche über ein Aktienkapital von 2,10 Mill.. RM. verfügt. Mit den großen norddeutschen Fabriken sind zwar vorläufig die Verhandlungen abgebrochen, aber der Zwang zur Konzentration zwecks Wettbewerbs mit dem kapitalkräftigen Ausland ist nicht geringer einzuschätzen als früher. Der Eintritt eines Vertreters der Deutschen Bank in den Aufsichtsrat der Conti-Caoutchouc dürfte zudem die Verbindung zu Harburg, die ebenfalls im Interessenkreis der Deutschen Bank liegt, verstärken.

Dipl.-Kfm. Dr. G. Plum.

Kleine Mitteilungen

Nationalisierung der Automobilfabrikation in Spanien

Wie verlautet, trägt sich die spanische Regierung ernstlich mit dem Gedanken, die Automobilfabrikation in ähnlicher Weise zu nationalisieren, wie dies mit dem Flugzeugbau bereits geschehen ist. Es wird darauf hingewiesen, daß für den Ankauf ausländischer Automobile bisher jährlich etwa 400 Millionen Pesetas ins Ausland fließen. *1492*

Deutsche Beteiligung an Internationalen Auto-Ausstellungen im April und Mai

Die Bemühungen der deutschen Autoindustrie, zur Erweiterung ihrer Absatzbasis auf den Auslandsmärkten Fuß zu fassen, haben zu einer wachsenden Beteiligung deutscher Werke an ausländischen Veranstaltungen geführt. Die Zahl der an internationalen Veranstaltungen des Auslands teilnehmenden Firmen hat sich in den beiden letzten Jahren mehr als verdoppelt. Für die kommenden Ausstellungen im April und Mai liegen bereits wieder zahlreiche Anmeldungen vor. Am stärksten ist naturgemäß das Interesse an der Weltausstellung Barcelona, die am 15. Mai beginnt und bis Ende September dauert. Von dem ursprünglichen Plan, im Rahmen der allgemeinen Ausstellung eine kürzer befristete Autoschau zu veranstalten, ist Abstand genommen worden. Ebenso haben sich zahlreiche größere Werke zur Beschickung des im Rahmen der Internationalen Mustermesse abzuhaltenden Autosalons in Budapest (4.—13. 5.) entschlossen. In Genf (27. 4.—5. 5.) und auf der Mailänder Internationalen Mustermesse (12.—27. 4.) werden mehrere deutsche Lastkraftwagen- und Motorradfabriken vertreten sein. Die Beschickung der Posener Landes-Ausstellung (15. 5. bis Ende September) ist vom Bureau Permanent für Autofabriken freigegeben worden, nachdem die Polen von ihrem ursprünglichen Plan, nur einheimische Erzeugnisse zuzulassen, abgegangen sind und nun auch im Ausland hergestellte Kraftfahrzeuge zulassen, sofern sie in Polen karossiert sind. Von geringerem Interesse sind die Internationale Messe und Ausstellung in Riga (14.—24. 4.) und die schwedische Messe in Gothenburg (25. 5.—2. 6.).

Die Bedeutung dieser Märkte für den deutschen Auto-Außenhandel geht aus folgendem Zahlenbild hervor. Deutschland exportierte (in Stück):

Land	1928	1927	1926
Polen	475	180	22
Schweiz	447	410	83
Spanien	423	198	72
Ungarn	393	317	67
Jugoslawien	274	143	55
Schweden	224	—	—
Italien	95	88	33
insgesamt	2331	1336	332
Gesamtausfuhr	7981	4062	2081
Ant. d. Länd. in Proz.	29	33	16

Die deutsche Ausfuhr nach diesen Ländern ist um jährlich 1000 Wagen gestiegen und hat auch im Rahmen der Gesamtausfuhr an relativer Bedeutung gewonnen. *1483*

Genehmigte Autoausstellungen

Das Bureau Permanent in Paris hat folgende Ausstellungen zur Beschickung freigegeben: die vom 25. Mai bis 2. Juni in Gothenburg stattfindende Messe, die Automobil-Ausstellung in Riga (14. bis 24. April), die Internationale Messe in Riga (Ende Juli bis Anfang August), die Handelsmesse und Auto-Ausstellung in Reval (August bis September 1929) und die Automobil-Ausstellung in Oslo. *1489*

General Motors und Ungarn

Während zunächst davon die Rede war, daß die Errichtung einer Fabrikationsstätte durch General Motors in Ungarn daran gescheitert sei, daß die allerdings recht bedeutungslosen ungarischen Automobilwerke bei ihrer Regierung Einspruch erhoben hätten, verlautet jetzt, daß die General Motors Co. von dem Plan Abstand genommen habe, weil sich Balkanstaaten gegen diesen Plan gewandt hätten. Von ungarischer Seite wird behauptet, daß Rumänien, Südslawien, Griechenland und auch die Tschechoslowakei gedroht hätten, „ihre Verbindungen mit General Motors abzubrechen" (?), wenn diese in Ungarn produzieren würden. *1493*

Ein neuer General-Motors-Achtzylinder

Nach den günstigen Erfahrungen, die man mit der Ersetzung des Vierzylinder-Chevrolets durch einen Sechszylindertyp gemacht hat, wird die General Motors Corporation noch im Laufe dieses Monats einen billigen Achtzylinderwagen herausbringen. Der Verkaufspreis dieses Wagens, der unter dem Namen „Viking" herauskommt, soll rund 1600 Dollar betragen. *1479*

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen.

Firma	letzte Divid.	Datum 20. 3.	28. 3.	10. 4.
Adler	5	54	57	53
Allg. Berl. Omnibus	10	186	186	186
AEG	8	178	182	180
Augsb.-Nrbg. (MAN)	6	85	—	83
Bln.-Karlsr. (DWF)	0	70	67	67
Calmon	0	40	39	38
Chillingworth	8	101	102	103
Continental	6	145	152	159
Daimler-Benz	0	56	60	61
Dürener Metallw.	10	221	207	193
Dürkopp	0	30	32	29
Frankf.-Pokorny	6	66	63	66
Hanomag	0	46	50	53
Harb. Gummi (Phoenix)	0	77	80	81
Horchwerke	8	110	108	106
Kronprinz	8	84	93	93
Magirus	0	32	—	33
Motorenfabrik Deutz	0	67	66	66
NAG	0	32	35	32
NSU	0	23	22	19
Nürnb. Herkules	5	44	47	44
Peters Union	8	103	112	117
Siemens & Halske	14	389	405	401
Vomag	6	68	68	72
Wanderer-W.	6	91	91	91

Kleinhandelspreise Berlin.

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	15. 3.	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	45,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol) III	„	111,— M/100 kg

Kraftwagenbereifung.

Ballonreifen (Wulst).

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	57,40	10,—
760× 90	60,20	10,50
765×105	78,—	12,60
815×105	86,20	13,60
820×120	102,—	15,30
880×120	117,30	16,30
895×135	137,70	19,—
Type Ballon, Niederdruckreifen (Wulst).		
715×115	55,—	10,20
730×130	65,30	11,80
775×145	81,—	14,10

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen.)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,00
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	158,00—165,00

(Berlin 5. 4. 29)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 76,00
Zink	„ 53,50
Barr-Aluminium	„ 190,00
Zinn (Hamburg Termin Dez.)	„ 443,00
Antimon	„ 84,50
Kupfer	„ 176,50

Reichsindex März 156,5.
1914 = 100.

Firmenberichte

Hannoversche Maschinenbau A.-G. vorm. Georg Egestorff (Hanomag). Der Abschluß für das am 31. Dezember 1928 abgelaufene Zwischengeschäftsjahr, das die Zeit vom 1. Juli bis 31. Dezember 1928 umfaßt, weist nach Abschreibungen in Höhe von 1 032 810 RM. (1 812 766) einen Gewinn von 12 069 RM. (i. V. Gesamtverlust 5 096 622) aus, der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

General Motors Co. Der Jahresbericht verzeichnet einen Reingewinn von 276,468 Mill. Doll. für 1928 (1927 235,104 Mill. Doll.). Seit 1927 ist also eine weitere Steigerung um rund 17,6 Prozent eingetreten. Nach Zahlung der regelmäßigen Dividende bzw. Zinsen auf Vorzugsaktien und Schuldverschreibungen, die insgesamt 9,404 Mill. Doll. beanspruchen, bleiben 267,063 Mill. Doll. oder 15,35 Doll. pro Aktie für den „Common Stocks" übrig, gegen 12,99 Doll. im Jahre 1927. Der Präsident der General Motors, Sloan, erklärt im Geschäftsbericht, daß 1928 das erfolgreichste Jahr der Gesellschaft gewesen ist. Entsprechend der Entwicklung der Verdienste haben auch die Verkäufe eine Rekordhöhe aufzuweisen. Der Automobilhandel hat im letzten Jahre 1,842 Mill. Personen- und Lastwagen abgesetzt, d. h. 287 860 mehr als im Vorjahre. Im Vergleich zu 1927 ist auch der Anteil der General Motors an der gesamten amerikanischen Automobilfabrikation leicht zurückgegangen. Während im Jahre 1927 von rund 100 amerikanischen Wagen 44 von den General Motors hergestellt wurden, waren es im letzten Jahre nur 40, jedoch ist zu berücksichtigen, daß das Jahr 1927 infolge des Ausfalles der Ford-Erzeugung für die amerikanische Automobilindustrie nicht ganz normal gewesen ist. Von außerordentlich großer Bedeutung ist für den Geschäftsgang im letzten Jahre die Einführung des neuen sechszylindrigen Chevroletwagens gewesen. Eine bemerkenswerte Ausdehnung haben im letzten Jahre auch die Auslandverkäufe erfahren.

Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover. Es scheint, als ob die Fusionsverhandlungen nicht ohne einen gewissen Einfluß auf den Jahresabschluß für 1928 geblieben sind. Die Dividende wird bei 34 Mill. M. Umlaufskapital nur von 6 auf 7 Prozent erhöht, der Rohgewinn erfuhr jedoch eine Steigerung von 4,96 auf 7,38 Mill. M. Die Ein- und Verkaufspolitik war den schwierigen Verhältnissen des Marktes angepaßt worden und die Umsätze konnten dem Werte und besonders der Menge nach besonders wesentlich gesteigert werden. Im Exportgeschäft hat die Gesellschaft trotz der großen Schwierigkeiten, die sich dem Absatz in fast allen Ländern entgegenstellen, Fortschritte gemacht, während der Inlandabsatz in Fahrradreifen stark durch die bekannte schwierige Lage der Fahrrad-Industrie litt. Entsprechend dieser relativ optimistischen Schilderung vergrößerte sich der Geschäftsgewinn von 13,7 auf 20,1 Mill. M., wie allerdings auch Steuern, soziale Lasten, Zinsen, Reparaturen und Verluste an Debitoren von 7,62 auf 12,72 Mill. M. stiegen, so daß der schon erwähnte Rohgewinn von 7,38 Mill. M. (4,96) verbleibt.

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Neue Sanierungsverhandlungen bei Fuchs Waggon. Es schweben zum Zwecke der Sanierung bei der H. Fuchs Waggonfabrik Akt.-Ges. in Heidelberg Verhandlungen mit einem großen rheinischen Werk der Waggonindustrie. Man rechnet mit einem baldigen günstigen Abschluß der Verhandlungen. Was die Gewährung eines Kredites von 1,2 Mill. RM. durch die Stadt Heidelberg anbetrifft, so hängt die Regelung natürlich von dem Erfolg der eingeleiteten Verhandlungen wegen der Anlehnung an ein anderes Unternehmen ab. Es wird damit gerechnet, daß bei einem positiven Ergebnis die Kreditfrage sich leicht lösen läßt. Der Vergleichsvorschlag hat sich übrigens nicht geändert. *1489*

Stoewer-Werke A.-G., Stettin. Das Geschäftsjahr 1928 ergab einen wesentlich erhöhten Umsatz. Die beiden neuen Achtzylinder-Personenwagen (10/50 PS und 15/80 PS) erfuhren eine ständig wachsende Nachfrage. Vor allem konnte der Export trotz hoher Zollschranken des Auslandes erheblich gesteigert werden. Das 1927 begonnene Rationalisierungsprogramm zur Senkung der Herstellungskosten und Verbesserung der Typen wurde fortgesetzt. *1485*

A.-G. der Eisen- und Stahlwerke — Bergische Stahl-Industrie

Die A.-G. der Eisen- und Stahlwerke, vorm. Georg Fischer, Singen-Hohentwiel, eine Tochtergesellschaft des schweizerischen Stammwerkes gleichen Namens in Schaffhausen, hat mit der Bergischen Stahl-Industrie G. m. b. H., Remscheid, eine Vereinbarung über Patentaustausch für luftbereifte Stahlgußräder getroffen, derzufolge von beiden Werken künftig sowohl GF-Simplex-Räder als auch BSI-Räder geliefert und hergestellt werden, die beide für schwere Lastkraftwagen Verwendung finden. Der Anteil der Werke an der Deckung des Bedarfs der deutschen Autoindustrie ist erheblich. Das Abkommen ist das erste dieser Art im deutschen Kraftfahrzeugbau. Es hat den Zweck, durch Austausch der stoßweise und mit sehr kurzfristigen Lieferterminen von den Automobilfabriken einlaufenden Bestellungen eine größere Gleichmäßigkeit in der Beschäftigung der Werke zu erreichen und so eine Erweiterung der Fabrikanlagen zu vermeiden. *1484*

Fafnir - Werke in Aachen. In Verfolg der kürzlichen Meldung über die beschlossene Kapitalerhöhung der Lütticher Kautschuk- und Guttapercha-Manufaktur Englebert zwecks Ankauf eines Werkes in Deutschland erfährt das B. T., daß es sich um die Kraftwagenwerke Fafnir in Aachen handelt. Als Kaufpreis wird ein Betrag von 5 Mill. Fr. genannt. *1488*

Mitteilungen aus der Industrie

Auslandsauftrag für DKW

Die Zschopauer Motorenwerke erhielten von der serbischen Regierung Auftrag auf 250 wassergekühlte Zweizylinder-Motorräder. Die in letzter Zeit mehrfach geäußerte Meinung führender Persönlichkeiten der amerikanischen Automobilindustrie, die in Deutschland das kommende Produktionszentrum des europäischen Kraftfahrzeugbaus sehen, kann sich vielleicht in nicht sehr ferner Zeit für die rationell arbeitende und modern eingerichtete Motorraderzeugung verwirklichen. Ein Vergleich der englischen und deutschen Produktion in den letzten Jahren läßt den Rückschluß zu, daß Deutschland bereits 1929 oder 1930 den Umfang der englischen Erzeugung erreichen und damit international die Führung im Motorrad an sich bringen wird. Vorläufig ist diese Produktion noch zu 95 Prozent auf Deckung des Inlandsbedarfs eingestellt, und die Ausfuhr (1925: 1350, 1928: 4681 Motorräder) ist vorerst verhältnismäßig gering. Sollte in den kommenden Jahren eine relative Sättigung des Binnenmarktes eintreten, so scheinen in Umfang und Qualität der Erzeugung sowie der Rentabilität der einzelnen Werke die wesentlichen Voraussetzungen gegeben, um eine rasche und erfolgreiche Umstellung auf den Export durchführen zu können. Vorläufig finden die deutschen Hersteller nur England und in größerem Abstand die Vereinigten Staaten als Konkurrenten auf dem Weltmarkt. Die Motorradindustrie hat jetzt auf den wichtigsten europäischen Auslandsmärkten (Jugoslawien, Oesterreich, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei und Ungarn) eine Gemeinschaftspropaganda entfaltet. Die zahlreichen, daraufhin eingehenden Anfragen lassen auf ein wachsendes Interesse des Auslands an deutschen Kraftfahrzeugen schließen. *1482*

Digitized by Google

Deutsche Qualitäts-Automobile

Die deutsche Automobil-Industrie steht seit geraumer Zeit im Mittelpunkt der allgemeinen Diskussionen. Die Probleme ihrer Lebensfähigkeit erfahren vielfältigste Erörterungen. Es wird daher interessieren, wie eine angesehene, stets die Qualität ihrer Fabrikate wahrende Firma es vermochte, trotz aller Schwierigkeiten nicht allein die Güte der Endprodukte beizubehalten, sondern sogar bei gleichzeitiger Vornahme erheblicher Verbesserungen die Preise beachtlich zu senken. Einführung neuzeitlichster Fabrikationsmethoden und Umsatzsteigerung haben, vereint mit straffster Organisation und verbreiterung der Absatzbasis, das befriedigende Ergebnis gezeitigt, inmitten schärfsten Wettbewerbs durch sehr gute Qualität und besonders durch größte Sorgfalt in jeder Kleinigkeit erfolgreich vorwärtsstreben zu können. Die „Adlerwerke" haben alle Kraft an diesem Punkt „Qualität zu günstigem Preis" eingesetzt, und sie haben selbst bei den ermäßigten Preisen ohne jeden Aufschlag alle modernen und wichtigen Spezialeinrichtungen.

Beim „Adler Standard 6" 10/45 und 12/50 PS und „Adler Standard 8" 15/70 PS ist besonders die so überaus reiche Verwendung des Elektron-Metalls hervorzuheben, ferner an hochwertigen Einzelheiten: Original-„Lockheed"-Oeldruck-Vierradbremse, 7mal bzw. 9mal gelagerte Kurbelwelle, gesonderte Betriebsstoff-, Oel- und Luftfilter, Original-Bendix-Antrieb, weit auslangende sehr weiche Federung, flatterfreie Lenkung, erschütterungsfreie Kupplungsanordnung, starke Batterie-Licht- und Zündanlage, Stoßstangen, Stoßdämpfer, Licht- und Signaltaster am Steuerrad, indirekt beleuchtetes Armaturenbrett, Elektro-Scheibenwischer, Elektro-Fahrtrichtungsanzeiger — alles im Listenpreis einbegriffen. Besonders hervorzuheben sind noch die geschmackvollen und komfortablen Original-„Ambi-Budd"-Ganzstahl-Karosserien. Die außerordentlich günstige Schwerpunktlage der Typen „Adler Standard" gestattet sicherstes Fahren auch in der schärfsten Kurve. Die Beschleunigung des hochelastischen Motors in der Ebene von 4 auf 40 Stunden-Kilometer in 8,1 Sekunden — ohne zu schalten —, ist eine bedeutende Leistung.

Außer diesen „Adler-Standard"-Typen haben aber die Adlerwerke gerade für die breitesten Interessentenkreise eines wirkliche Qualität, hohen inneren Wert und guten Geschmack vereinenden Fahrzeuges den neuen „Adler Favorit" herausgebracht, der allgemeine Beachtung als preiswerter Wagen sehr beträchtlicher Leistungsfähigkeit und unbedingten Zuverlässigkeit verdient. Die rationelle Fabrikation, gestützt auf den neuzeitlichen und zu hoher Leistung befähigenden Präzisionsmaschinenpark, ermöglichte es, die ingenieuse Konstruktion erfolgreich in die Wirklichkeit umzusetzen. Das Ergebnis ist ein 8/35 PS Zweiliterwagen, der, zu einem bisher für ein solches Maß an positiver Leistung unbekannt niedrigen Preis, den höchsten Gegenwert der Zahlung darstellt und nicht nur dem Auge gefällt, sondern Kraft und Schönheit, großen Komfort und edles Material vereint. Der „Adler Favorit" besitzt hohes Anzugsmoment, beste Beschleunigung, starkes Steigvermögen, überraschende Wendigkeit, Original-„Lockkeed"-Oeldruckvierradbremse, Original-„Bowen"-Einpedaldruckschmierung, Patent-Betriebsstoffilter, komfortable, geräumige, stabile Ambi-Budd-Ganzstahlkarosserie. *1490*

VOMAG

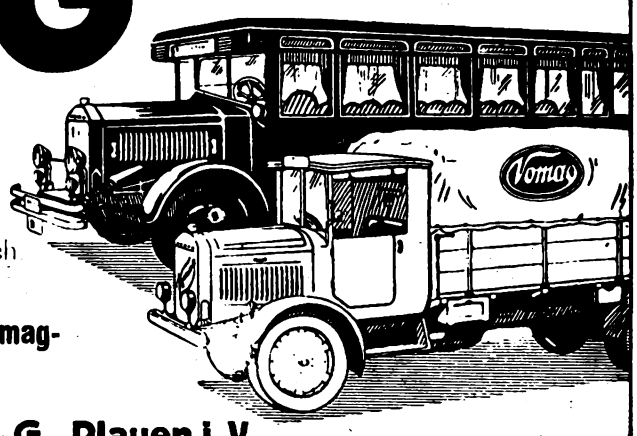
Unerreicht

In Konstruktion, Material und Leistung

Unter schwierigsten Verhältnissen tausendfach bewährt

Große Vorteile durch das einzig dastehende Vomag-Finanzierungssystem

Vogtländische Maschinenfabrik A.-G., Plauen i. V.



Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Kleinwagen.** v. Stietencron. Klein-Motor-Sport, Mitte Dezember 1928, S. 503. Forderung eines billigen Wagens. Abbildung von Teilen eines Versuchswagens. Achslose Vorderradaufhängung mit Vorderradantrieb.

I. **Eisenbahn und Kraftfahrzeugverkehr.** Bezold. Adac, 8. März 1929, S. 6. Erörterung der Rechtsfrage beim Befahren von schienengleichen Straßenübergängen.

I. **Die Weiterentwicklung der amerikanischen und englischen Über-Autos.** v. Römer. Adac, 1. März 1929, S. 9. Amerikanische und englische Rennwagen. Antrieb der englischen Rennwagen: 1000-PS-Napier-Motor.

IIa. **Versuche an einem Junkers-Fahrzeug-Dieselmotor.** Richter. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1569. Versuche an einem reihenmäßig hergestellten wassergekühlten Zweitakt-Vierkolben-Dieselmotor. Beschreibung des Motors. Versuchsergebnisse. Gegenüberstellung von Dieselmotor und Vergasermotor.

IIa. **Das stufenlose P. J. V.-Getriebe.** Klein-Motor-Sport, Mitte Januar 1929, S. 8. Getriebe mit einer Gliederkette aus Paketen dünner Stahlplatten, die quer zur Kettenlaufrichtung verschiebbar sind und über kegeligen Treibscheiben liegen.

IId. **Handhabung, Behandlung und Wartung der Beleuchtungsanlage von Kraftfahrzeugen.** Born. Auto-Rdschau, 15. März 1929, S. 120. Richtige Einstellung der Lampen; häufige Fehler und ihre Beseitigung.

IIg. **Limousine Nr. 612.** Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Januar 1929, S. 36. Beschreibung und Konstruktionsplan einer viertürigen Limousine mit Platz für sechs bis sieben Personen.

IIg. **Gummiabfederung von Wagensitzen.** Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Februar 1929, S. 88. Verschieden geformte Gummiblöcke, Platten, Ringe, Buffer, werden zwischen Sitzrahmen und Tragplatte zur Stoßdämpfung eingeschoben.

IIh. **Unterbringung von Ausrüstungsgegenständen bei Automobilen.** A. T. Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Januar und 5. und 20. Februar 1929, S. 33, 55 und 81. Zahlreiche Abbildungen mit kurzem Text: Unterbringung von Koffern und anderen großen Gepäckstücken.

IIi. **Wichtiges und angenehmes Motorrad-Zubehör.** Adac, 8. März 1929, S. 10. Richtige Anordnung des Zubehörs. Scheinwerfer. Lichtmaschine. Tachometer. Steuerungsdämpfer. Knieschutzblech usw.

IIk. **Viehtransportwagen Nr. 613.** Deutsche Fahrzeug-Technik, 5. Februar 1929, S. 58. Beschreibung und Konstruktionsplan für einen Wagen zur Beförderung von Groß- und Kleinvieh sowie von Fleisch.

IIIa. **Verkehrsmittel untereinander.** Sherrington. Verkehrstechn. Woche, 30. Januar 1929, S. 49. Kraftwagenwettbewerb und Zusammenarbeit von Eisenbahn und Kraftwagen in England; Entwicklung des Kraftverkehrs, Wirkung auf die Einnahmen der Eisenbahnen. Güter- und Personenverkehr.

IIIa. **Billiger und sicherer fahren!** Weber. Adac, 1. Februar 1929, S. 14. Verminderung der Betriebskosten bei der Automobilhaltung, Erhöhung der Betriebsbereitschaft. Vorbeugung von Unfällen.

IIIa. **Vom Motorradfahren zur „schlechten" Jahreszeit.** Adac. 4. Januar 1929, S. 11. Winterausrüstung der Maschine, Schutzkleidung des Fahrers.

IIIc. **Neuigkeiten auf dem Omnibusmarkt.** Bus Transp., Januar 1929, S. 38. Luxusomnibus für 15 und 21 Personen. Schneepflug zum Anhängen für 30 km Geschwindigkeit.

IIIc. **Wesentliche Verbesserungen im Bau von Omnibussen.** Pick. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 49. Größe der Omnibusse. Stehplätze. Zwei und drei Achsen. Federung. Motor. Vierradbremse. Alles vom Standpunkt des Betriebes betrachtet.

IIIe. **Motorkraftstoffe für den deutschen Kraftfahrzeugbetrieb.** Wawrziniok. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1575. Einschränkung der Einfuhr ausländischer Kraftstoffe durch bauliche Maßnahmen am Motor. Schnellaufende Dieselmotoren an Stelle von Vergasermotoren. Benzol und Alkohol statt Benzin. Verbesserung der Betriebseigenschaften von Kraftstoffen durch Mischung.

IIIe. **Untersuchung der Zerstäubung durch Spritzvergaser.** Sauter. Ztschft. VDI., 3. November 1928, S. 1573. Zweck der Messungen. Untersuchung des Vorganges der Zerstäubung. Beschreibung der Versuchsanlage. Messung der Feinheit der Zerstäubung. Untersuchte Vergaser: Spritzvergaser, Claudel-Hobson-Vergaser, Zenith-Vergaser, Pallas-Vergaser. Versuchsergebnisse.

IVb. **Bohren der Cadillac-Zylinder.** Stillmann. Aut.-Ind., 27. Oktober 1928, S. 590. Genauigkeitsarbeit. Beschreibung der Arbeitsverfahren.

IVd. **Reihenbau von Kraftwagen-Karosserien.** Brand. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1585. Wandlungen des Karosseriebaues infolge zunehmender Verbreitung des Personenwagens. Daher eingehende Behandlung nötig. Beschreibung von Entwurf und Erzeugung von Holz-, Stahl- und Ganzstahl-Karosserien.

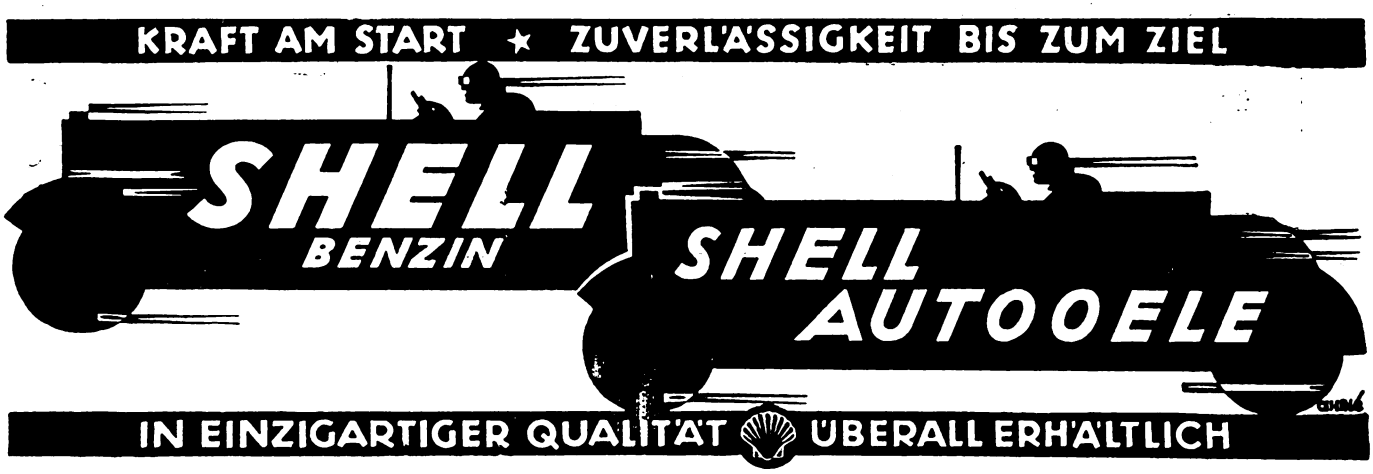
IVd. **Vorausbestimmung der Maschinenbesetzung in der Karosserie-Fabrikation.** Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Februar 1929, S. 90. Eine weite Vorausbestimmung der Maschinenbesetzung ist bei der Herstellung von Karosserien nicht nötig. Ein Plan für eine Woche genügt. Beispiel eines Planes.

IVe. **Wirtschaftliche Kraftwagenausbesserung.** Kreide. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1601. Aufgabenkreis kleiner und mittlerer Ausbesserwerkstätten. Technische Einrichtung. Richtlinien für Betriebsführung. Abrechnung und Kostenermittlung.

V. **Neuzeitliche Kraftstoff-Tankpumpen.** Dienst am Auto, Januar 1929, S. 15. Beschreibung verschiedener neuzeitlicher Zapfvorrichtungen.

VI. **Personenwagen, Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928. S. 38, Buick, Brennabor, Hanomag, Citroën, Cadillac, Tatra usw. auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

VII. **Die Autostraße der Zukunft und ihr Bau.** Neuburger. Auto-Magazin, Februar/März 1929, S. 995. Straßen mit Oberflächenteerung, Kaltasphalt, Asphalt-Macadam-Straße. Rhoubenit-Beton.



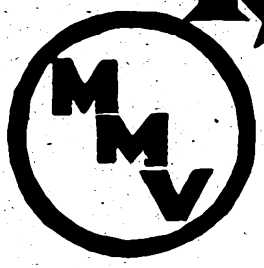
Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

MY 21'29

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU



ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

Im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 9. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. Mai 1929

Digitized by Google

BÜSSING

5-TONNER MOD. 1930

ursprünglich zur Lieferung für Ende dieses Jahres vorgesehen, wird durch überaus starke Absatzsteigerung und entsprechende Produktionserhöhung schon ab Juni 1929 lieferbar. — Außer den tausendfach bewährten Vorzügen der Büssing-Konstruktion — wie Sechszylindermotor von 80/90 PS bei nur 1000 Umdrehungen/Min. usw. — weist Modell 1930 weitere Verbesserungen auf, die es zum meistgekauften Fünftonner Deutschlands machen dürften:

Nelson-Bohnalite-Kolben

Linkslenkung mit größtem Einschlag

Hydraulische Vierrad-Servo-Bremse, Lockheed-Dewandre

Verstärkte Rahmen, Vorder- und Hinterachsen aus Chromnickelstahl

Elastikbereifte Scheibenräder auf konischen Hilfsnaben, auswechselbar gegen luftbereifte Simplex-Räder

Für reifste und wirtschaftlichste Konstruktion, für zweckmäßigste und anspruchsvollste Materialauswahl, für peinlich sorgfältigste Werkmannsarbeit bürgt nach wie vor unser Wahrspruch:

BÜSSING FÜHREND

AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING AKT.-GES., BRAUNSCHWEIG

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 9 **Berlin, 1. Mai 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin.

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins
An unsere Mitglieder! . . . . . Seite 177
Automobilreisen ins Ausland . . . . . „ 177
Reiseberatung . . . . . „ 178
DR. ERNST VALENTIN, Lebensfahrt eines Pioniers der Automobilindustrie . . . . . „ 179
Elektrische Lastkarren . . . . . „ 183
Kraftwagenbau in England . . . . . „ 184
ANDRÉ BIRABEAU, Sein erstes Auto . . . . . „ 185
Hochelastische Vollgummireifen . . . . . „ 186
Expansion der amerikanischen Gummireifenindustrie . . . . . „ 186
Berichtigung . . . . . Seite 186
Einiges über den Vergaser und seine Bedeutung für ein modernes Kraftfahrzeug . . . . . „ 187
346 Milliarden für den deutschen Kraftfahrzeugverkehr . . . . „ 188
Wer ist Wo? . . . . . „ 189
Sturz der Unfallziffer . . . . . „ 189
Aus dem Geschäftsbericht der Adlerwerke . . . . . „ 190
Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie in den Augen des Kraftfahrzeughandels . . . . . „ 191
Kleine Mitteilungen . . . . . „ 192
Firmenberichte . . . . . „ 192
Fachliteratur . . . . . „ 196

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

An unsere Mitglieder!

Die anläßlich einer Neuordnung unserer umfangreichen Vereinsbibliothek gemachte Bestandsaufnahme läßt die Besorgnis nicht unbegründet erscheinen, daß die vorhandenen Belegexemplare unserer Vereinszeitschrift „Automobil-Rundschau", früher „Der Motorwagen", in Zukunft für die stets wachsenden Bedürfnisse wissenschaftlicher Forschung nicht mehr in vollem Maße ausreichen werden.

Erfahrungsgemäß sind gerade die älteren Jahrgänge unserer Zeitschrift von ganz besonderem Wert und Interesse, und unsere Bücherei, welche ja vorwiegend zu historischen Studien in Anspruch genommen wird, hat gerade hierin eine starke Nachfrage zu verzeichnen.

Um allen Interessenten in weitestem Maße eine Einsichtnahme zu ermöglichen, sind wir bestrebt, unsere Bestände aufzufüllen und zu ergänzen. Wir gehen wohl auch nicht fehl in der Hoffnung, hierbei im Interesse der Allgemeinheit hilfreiche Unterstützung der in Frage kommenden Stellen zu finden.

Da unsere Vereinszeitschrift seit ihrer Gründung durch den Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein im Jahre 1898 allen Mitgliedern regelmäßig übermittelt wird, richten wir an diejenigen Mitglieder, welche die „Automobil-Rundschau" nicht vom historischen Standpunkt aus sammeln, die Bitte, uns die bei ihnen befindlichen älteren Jahrgänge bzw. die hiervon noch vorhandenen Einzelhefte freundlichst zur Verfügung zu stellen.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein
Das Generalsekretariat

Automobilreisen ins Ausland

Triptyque-Ausgabe

Um unsere Mitglieder vor großen Unannehmlichkeiten und Kosten zu bewahren, machen wir darauf aufmerksam, daß die genaueste Beachtung der jedem Triptyque beigefügten ausführlichen Gebrauchsanweisungen in ihrem eigensten Interesse liegt. Das Triptyque ist ein wichtiges Wertdokument, mit dem der Inhaber große finanzielle Verpflichtungen eingegangen ist. Das Triptyque stellt eine Bürgschaft für den vollen Einfuhrzoll des betreffenden Landes dar, welcher mit Ablauf des Grenzpassierscheins fällig wird, wenn sich das Fahrzeug nicht wieder in Deutschland befindet. Eine nicht ordnungsgemäße Erledigung oder gar der Verlust dieses Wertdokuments kann infolgedessen nicht nur sehr große Unannehmlichkeiten bereiten, sondern zieht bedeutende finanzielle Schäden nach sich. Nachstehend geben wir einige Leitsätze, welche für die Handhabung und den Gebrauch von Triptyques zu beachten sind.

Digitized by Google

Beantragung von Triptyques kann nur auf besonderem Fragebogen erfolgen;
Beantragen Sie Triptyques mindestens 8 Tage vor Fahrtantritt;
Befolgen Sie die angeheftete Gebrauchsanweisung;
Durchfahren Sie niemals eine Grenzstation, ohne zu halten;
Achten Sie darauf, daß beim Grenzübertritt stets die entsprechenden Eintragungen in das Triptyque gemacht werden;
Vertrauen Sie Ihre Triptyques nur zuverlässigen Personen an;
Verkaufen Sie kein Fahrzeug, bevor dessen Triptyque gelöscht ist;
Ueberlassen Sie beim Verkauf Ihres Fahrzeuges dem Käufer nicht Ihre Triptyques;
Lassen Sie Ihre Triptyques lieber einige Tage vor Ablauf löschen, als einen Tag zu spät;
Geben Sie Ihre Triptyques spätestens am Verfalltage an den M. M. V. zurück;
Verlieren Sie Ihre Triptyques nicht;
Vernichten Sie niemals ein Triptyque;

Denn Triptyques sind Wertdokumente!

Triptyques für die Tschechoslowakei

Wir machen hierdurch darauf aufmerksam, daß neuerdings Motorfahrzeuge aller Art, wie Lastkraftwagen, Omnibusse, Traktoren, Leichen- und Krankentransportwagen, auf Grund von Triptyques die tschechische Grenze überschreiten dürfen. Bisher gestattete die Tschechoslowakei auf Grund von Triptyques nur die Einreise von Personenkraftwagen.

Reiseberatung

Geöffnete Pässe

Nachstehend geben wir eine Uebersicht über die zurzeit für Automobilreisende passierbaren Alpenpässe:

Alpen

Oesterreich: Fern-Paß (1210 m), zwischen Nassereith und Lermoos, auf der Straße von Stuttgart nach Innsbruck, seit 1. März geöffnet.

Reschen-Paß (1509 m), zwischen Landeck und Neu-Spondinig, auf der Straße von Landeck nach Meran, seit 15. März geöffnet.

Italien: Fugazza-Paß (1164 m), zwischen Rovereto und Schio, auf der Straße von Bozen nach Venedig, ist den Winter über offen geblieben.

Tonale-Paß (1884 m), zwischen Malè und Edolo, auf der Straße von Bozen über Bergamo nach Mailand, seit 1. April geöffnet.

Frankreich: Tenda-Paß (1873 m), zwischen Nizza und Cuneo, auf der Straße nach Turin, seit 10. März geöffnet.

Mont Genèvre-Paß (1854 m), zwischen Briançon und Cesana, auf der Straße von Turin nach Grénoble, seit 20. März geöffnet.

Jura

Frankreich: Givrine-Paß (1228 m), zwischen Nyon und Morez, auf der Straße von Genf über Nyon nach Dijon, seit 20. März geöffnet.

Faucille-Paß (1323 m), zwischen Morez und Gex, auf der Straße von Genf nach Dijon, seit 28. März geöffnet.

Pyrenäen

Frankreich:

Portet-Paß (1074 m), zwischen Aspet und Castillon, auf der Straße von St. Gaudens nach St. Girons, seit 15. März geöffnet.

Quillane-Paß (1720 m), zwischen Axat und Montlouis, auf der Straße von Carcassonne nach Tosas, seit 31. März geöffnet.

Peyresourde-Paß (1563 m), zwischen Arreau und Bagnères-de-Luchon, auf der Straße von dort nach Tarbes, seit 31. März geöffnet.

Aspin-Paß (1497 m), zwischen Bagnères-de-Bigorre und Arreau, auf der gleichen Straße, seit 31. März geöffnet.

Die Versicherungsabteilung des M.M.V.

erteilt kostenlos Auskünfte aller Art,
prüft kostenlos die Policen der M.M.V.-Mitglieder,
gewährt in allen Fragen unparteiische Beratung,
versichert zu niedrigen Prämien,
gewährleistet kulante Schadensregulierung.

Digitized by Google

Lebensfahrt eines Pioniers der Automobilindustrie

Von Dr. ERNST VALENTIN, Geh. Regierungsrat

Im Greisenalter von 85 Jahren starb, wie unseren Lesern aus den kurzen Mitteilungen der Tagespresse schon bekanntgeworden sein dürfte, Dr.-Ing. e. h. Carl Benz. Er wird mit Recht in allen Nachrufen genannt der „Erfinder des Automobils" und der „Begründer der internationalen Automobilindustrie". Das Wort „Erfinder" ist insofern nicht ganz richtig, als das Automobil nicht als ein Ganzes aus dem Nichts heraus erfunden wurde. Das Wort „Pionier" und „Konstrukteur" dürfte besser passen, denn schon seit Anfang des 19. Jahrhunderts beschäftigte man sich nicht nur in Deutschland, sondern auch in anderen Ländern mit dem Problem des selbstfahrenden, an keinen Schienenstrang gebundenen Wagens. Allerdings haben alle diese vor der Lebenszeit von Benz und Daimler hergestellten Kraftwagen nicht dazu führen können, daß sich zu ihrer Herstellung in größeren Mengen eine Industrie hätte entwickeln können. Diese meist mit Dampfmaschinen angetriebenen Fahrzeuge waren viel zu schwer, plump und unhandlich, um den Wettbewerb mit dem animalischen Antrieb der Landfahrzeuge aufnehmen zu können. Eine Ausnahme machte wohl der Wagen des in Wien lebenden deutschen Mechanikers Marcus, der in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts schon und wohl als erster einen Benzinmotor verwendete. Marcus kam aber über recht primitive Versuche nicht hinaus und betrieb den Bau eines oder mehrerer selbstfahrender Wagen mehr aus Spielerei und Erfinderinteresse, ohne aber die Bedeutung derartiger Fahrzeuge für die Fortentwicklung der Verkehrswirtschaft und für den Aufbau einer großen internationalen Industrie zu erkennen. Mit Recht kann daher Carl Benz als der Nestor und Mitbegründer dieser nach und nach so enorm bedeutenden Automobilindustrie bezeichnet werden.

Dr.-Ing. e. h. Carl Benz †

Benz wurde geboren am 26. November 1844 zu Karlsruhe. Erst kurz vorher, im April 1843, war die Eisenbahnstrecke Karlsruhe—Heidelberg in Betrieb genommen worden. Der Vater von Carl Benz war Lokomotivführer und starb schon, als der junge Benz erst 2 Jahre alt war. Trotzdem spielte die Lokomotive, das neue Dampfroß, bei der damaligen Jugend eine gewaltige Rolle. Immer wieder spielten die Kinder Lokomotive und lebten und dachten in der eigenartigen Atmosphäre, die ein neues, das ganze kulturelle Leben umwandelndes Ereignis im öffentlichen und privaten Leben zu verbreiten pflegt. Die Genialität von Carl Benz zeigte sich schon frühzeitig darin, daß er über die noch nicht annähernd erreichten Ziele, die der neuen Dampfeisenbahn gesteckt waren, hinaus dachte und schon als Schüler und später als Student der Technischen Hochschule immer wieder überlegte und darüber nachsann, warum es eigentlich nötig sei, für dieses neue, außerordentlich schnell sich entwickelnde Beförderungsmittel, die Eisenbahn, besondere Schienenwege zu bauen. Er war aber vom Leben nicht so begünstigt, daß er es sich hätte leisten können, ganz seinen auf die Konstruktion eines schienenlosen, selbstbeweglichen Fahrzeuges gerichteten Ideen zu leben. Er mußte vielmehr für sich und die Seinen praktische Arbeit leisten und Geld verdienen, und so trat er zunächst bei der Maschinenbau-Gesellschaft Karlsruhe ein und arbeitete in der dortigen Lokomotivfabrik. Schwer hatten es damals im Vergleich zu heute die Arbeiter. Sie mußten von morgens um 6 Uhr bis abends um 7 Uhr mit einstündiger Mittagspause, also 12 Stunden, Dienst tun in Arbeitsräumen, die uns nach den heutigen Anschauungen unerhört unhygienisch erscheinen würden, und bei einer den Augen äußerst schädlichen miserablen Beleuchtung. Trotz dieser so anstrengenden Lehrjahre benutzte Benz seine freie Zeit unermüdlich dazu, darüber nachzudenken, Entwürfe und Berechnungen aufzustellen, wie es möglich sein würde, Lokomotiven auch auf gewöhnlichen Landstraßen fahren zu lassen. Dabei waren ihm nach seinen eigenen Angaben, wie er solche in seiner Lebensbeschreibung „Erinnerungen eines Achtzigjährigen" niedergelegt hat, die verhältnismäßig technisch und praktisch ziemlich hochwertigen Dampfstraßenlokomotiven, wie sie namentlich in England in Betrieb waren, nicht bekannt.

Auf dem Umwege über das Fahrrad, also in ähnlicher Weise wie Daimler und Maybach, kam er zu der Erwägung, daß die Hauptsache für die Möglichkeit, mit Lokomotiven über Landstraßen fahren zu können, die wäre, daß es gelingen würde, das enorme tote Gewicht der Dampflokomotiven entbehren zu können. Nun muß man aber nicht denken, daß damals bereits Fahrräder, wie wir sie kennen, existierten oder auf dem Markt zu haben waren. Als vielmehr Benz im Jahre 1867 anfing zu radeln, nahm er ein Zweirad, nach dem Muster der alten Draisschen Laufmaschine konstruiert, auf dem sich am Vorderrad Tretkurbeln befanden, wie solche angeblich durch den Schweinfurter Mechaniker Philipp Fischer erfunden waren. Das Fahrrad von Benz war aus Holz und hatte eiserne Reifen. Der Sitz befand sich zwischen Vorder- und Hinterrad auf einer langgestreckten Feder. Das Vorderrad war im Durchmesser größer als das Hinterrad. Damals erregte dieses Fahrrad, auf dem zu fahren eine große Kunst war, überall, wo Benz hinkam, lebhaftes Aufsehen,

Digitized by Google

Insofern war nun diese Zeit des Umherradelns in der Mannheimer Umgegend für Benz von großer Bedeutung für seine späteren Konstruktionen, als er hierbei viel Erfahrungen machte, die ihm ermöglichten, schneller und auf geraderem Wege zum brauchbaren Motorfahrzeug zu gelangen, als es ihm sonst möglich gewesen wäre. Inzwischen hatte Benz, der 1872 sich auch verheiratet hatte, eine kleine mecha-

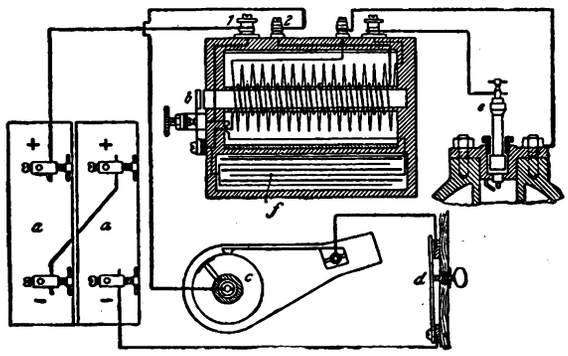


Bild 1. Schaltplan der alten Benzzündung
a = Bunsenbatterie, b = Wagnerscher Hammer, c = rotierende Scheibe, d = Schalthebel, e = Zündkerze, f = Kondensator

nische Werkstätte aufgemacht, in der er sich im Bau von Gasmotoren versuchte. Schon seit etwa einem Jahrzehnt waren solche, allerdings überaus primitiven Gasmaschinen von Frankreich und Deutz bei Köln her bekannt. Ihr Prinzip, das Viertaktverfahren, war patentamtlich geschützt. Die neue Benzsche Werkstätte versuchte sich daher im Bau von Gasmotoren nach dem Zweitaktverfahren. Zuerst kam ein für den Antrieb einer Wasserpumpe konstruierter 1-PS-Motor heraus, der mit einer besonderen Luft- und besonderen Gaspumpe versehen war. Der Motor arbeitete mit Benzingas, das durch einen Oberflächenvergaser zum Verdunsten gebracht wurde. Die Steuerung erfolgte durch Schieber. Die junge Firma hatte recht viel Erfolg, ging zum Bau von stärkeren Motoren über und wurde unter dem Namen Mannheimer Gas-Motorenfabrik in eine Aktiengesellschaft verwandelt. Wie so häufig im Geschäftsleben hatte Benz durch die Umwandlung seines Unternehmens in eine Gesellschaft und dementsprechend durch die Hereinnahme fremden Kapitals bald nicht mehr die Oberhand und trat, da er sich mit seinem Partner verzankte, aus der Gesellschaft aus. Er gründete aber gleich wieder, und zwar zusammen mit einem langjährigen Bekannten, ein neues Unternehmen, das er Benz & Cie., Rheinische Gasmotorenfabrik Mannheim, nannte. Diese Gründung war der Anfang zu dem gewaltigen Unternehmen, das zunächst sich allein als Benzwerke in Mannheim und später auch in Gaggenau im Murgtal entwickelte und das dann vor einigen Jahren mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft in Stuttgart-Untertürkheim zu der jetzigen bedeutendsten deutschen Automobilfabrik, der Daimler-Benz-A.-G., verschmolzen wurde. In seiner neuen Werkstätte baute Benz auch weiter ortsfeste Zweitaktmotoren, vervollkommnete die Konstruktion jedoch wesentlich, indem er u. a. den Arbeitskolben gleichzeitig zum Ansaugen und Verdichten der Luft benutzte, und indem er vor allem die Steuerschieber durch Ventile ersetzte. Die Benz-Motoren erlangten Weltruf, wurden auf verschiedenen in- und ausländischen Ausstellungen prämiiert und ermöglichten dem leitenden Direktor des Unternehmens, Carl Benz, sich mehr als bisher mit seiner alten Lieblingsidee, dem Problem des leichten schnellfahrenden Kraftwagens, zu beschäftigen.

Nur ungern ging Benz, der sich durch die Erfahrungen mit den ortsfesten Motoren die Vorzüge des Zweitaktverfahrens zunutze gemacht hatte, zum Viertakt über, weil er glaubte, hierbei einen leichteren und vor allem schneller laufenden Motor als Antriebsmaschine für ein Fahrzeug bekommen zu können. Nun trat aber eine Reihe von schwierig zu lösenden Einzelproblemen auf, so z. B. glaubte Benz, daß die Glührohr- und Stichflammzündung, wie sie damals bei ortsfesten Motoren üblich war, für einen Fahrzeugmotor nicht geeignet wäre. Er ging daher mit frischem Wagemut daran, eine elektrische Zündung zu konstruieren und selbst zu bauen. Hierbei ist es sehr interessant, festzustellen, daß man unter seinen Versuchen sowohl den Anfang zur Magnet- als auch zur Batterie- und Dynamozündung findet. In Bild 1*) sehen wir ein Schaltungsschema der alten Benzzündung. Es ist klar, daß der Benzinmotor von Hand aus angedreht werden mußte, damit die Zündung einsetzen konnte. Das Andrehen geschah so, daß man das Schwungrad mit der Hand andrehte, solange bis die elektrische Zündung zündfähige Funken lieferte.

Sogenannte Oberflächen-Vergaser waren damals schon bekannt und wurden auch von Benz in seinen stationären Motoren verwandt. Diese Vergaser hatten aber mehrere große Nachteile. Einmal verdunsteten die leichtflüssigen Bestandteile stets zuerst, so daß der Benzinvorrat nach und nach immer reicher an schwerverdunstendem Kohlenstoff wurde. Es war daher nötig, das Benzin im Vergaser ständig zu ergänzen. Der von Benz neu konstruierte und zum Patent angemeldete Vergaser aus dem Jahre 1886 macht auch nach heutigen Begriffen einen sehr zweckentsprechenden und gut durchkonstruierten Eindruck. Wie aus Bild 2**) zu ersehen ist, saugt der Kolben des Motors durch die gekrümmte Röhre D des Vergasers Luft an. Diese Luft tritt durch das Drahtnetz E ein, streicht das Rohr F hinab, gelangt durch das im Vergaser vorhandene Benzin, wird gezwungen, an einem Blechtrichter G vorbeizustreichen, um auf Umwegen dann in das Rohr D zu kommen. Auf diesem Wege hat sich die Luft richtig mit Benzin und Benzindampf vermengt, so daß ein explosibles Gemisch in der richtigen Zusammensetzung von Luft und Brennstoff in den Motorzylinder gelangt. Auf dem Benzinvorrat des Vergasers schwimmt der Schwimmer B, so daß durch das Rohr C jeweils soviel neues Benzin aus dem Vorratsbehälter zufließen kann, daß der Benzinspiegel im Vergaser stets konstant bleibt. Unterhalb des Vergasers können durch das Rohr H die Auspuffgase in die Kammer L treten und für eine Erwärmung des Benzins sorgen. Die Auspuffgase treten aus der Kammer L heraus durch die Oeffnungen J.

Bei den ortsfesten Motoren, wie sie Benz & Cie. bisher bauten, war es sehr leicht, die Zylinder ordnungsmäßig zu kühlen. Man brauchte nur einen Anschluß an die Wasserleitungen herzustellen. Da dies im beweglichen Fahrzeug nicht möglich war, konstruierte Benz einen Kühler, der in jeder Weise den Grundgedanken zu der auch heute noch so vielfach angewendeten Rückkühlung (Thermosiphon) enthielt. Das warme, aus dem Motor kommende Wasser wird abgekühlt, senkt sich infolgedessen langsam hernieder. Das abgekühlte Wasser rückt im Kreislauf nach und kommt in kaltem Zustand in den Motorzylinder, so daß ein stän-

*) Aus Heller, Motorwagen und Fahrzeugmaschinen.
**) Aus Menzel, Automobilvergaser.

Digitized by Google

diger selbsttätiger Kreislauf des Kühlwassers eintritt. Die Kühlung des Wassers beim ersten Benzwagen erfolgte durch einzelne, senkrecht gestellte Rohre.

Der Motor war nunmehr soweit fertig. Er wurde interessanterweise mit wagerecht liegendem Schwungrad in das dreirädrige Fahrzeug, das Benz zuerst benutzte, eingebaut, weil der Konstrukteur fürchtete, daß ein senkrechtes Schwungrad die Lenkfähigkeit

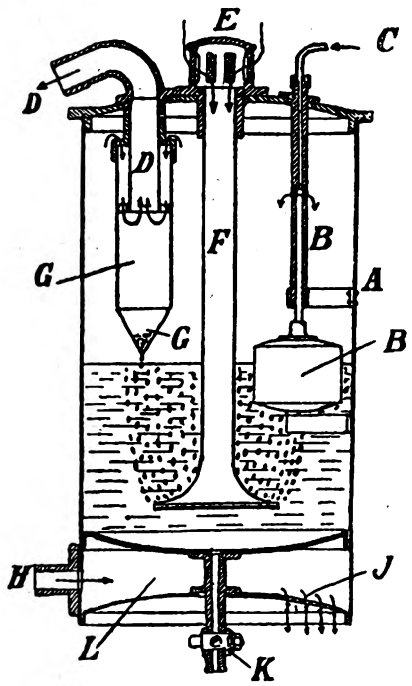


Bild 2. Oberflächen-Vergaser

des Wagens beeinträchtigen würde. Vom Schwungrad aus führte ein Kegelräderpaar zu einer quer zur Fahrtrichtung angebrachten Vorgelegewelle, auf der eine breite Riemenscheibe befestigt war. Diese Riemenscheibe stand durch einen gekreuzten Lederriemen mit einer zweiten, der sogenannten Vorgelegewelle, in Verbindung. Diese Welle hatte, wie im allgemeinen Maschinenbau üblich, zwei Riemenscheiben, eine feste und eine lose. Durch Verschieben des Riemens vom Leerlauf auf die Festscheibe wurde der Wagen in Gang gesetzt. Die Gesamtanordnung des Wagens ist aus Bild 3 zu ersehen. Man erkennt, daß an beiden Enden der Vorgelegewelle zwei kleine Kettenräder angebracht sind, deren Ketten größere, an den Hinterrädern befestigte Spurkränze antreiben. Selbstverständlich war an dem Wagen auch eine Bremse vorgesehen. Wenn man den Ganghebel von der Leerstellung des Riemens aus nach rückwärts bewegte, so wurde die als Vorgelegewelle ausgebildete Bandbremse betätigt. Soweit war nun dieses Fahrzeug fertig und fahrbereit. In seiner treffenden und mit etwas Humor gewürzten Redeweise schreibt Benz, wie er, als sein erstes Fahrzeug, das Sorgenkind jahrelanger Arbeit und Mühe, nunmehr fertig dastand, seine erste Fahrt unternahm. „Töff, töff, töff! Ein neuer Gruß einer neuen Zeit. Ein erster Hornruf jener Zeitepoche, wo der Motor seine Herrschaft antritt zu Lande, dann zu Wasser und schließlich in der Luft. Die Welt horcht auf! Die Menschen bleiben auf der Straße stehen, staunen und schauen. Wie, geht's mit rechten Dingen zu? Ein Wagen ohne Pferde, rennend und rollend? Wie ein Wunder pufft der Wagen die Straßen entlang. Stolz wie ein König steuert der Lenker. Stolz wie ein König grüßt er vom Sitze herunter zu den staunenden Menschen."

Aber, so gut wie auch alles durchdacht und in der Praxis konstruiert war, stellte sich noch ein Uebelstand heraus. Beim Kurvennehmen wollte der Antrieb nicht so recht funktionieren. Benz baute daher in die Vorgelegewelle, welche die beiden kleinen Antriebskettenräder trug, ein Ausgleichgetriebe, genannt Differential, ein. Solche Ausgleichgetriebe waren schon früher von den außerordentlich geschickten Uhrmachern des 18. Jahrhunderts verschiedentlich bei ihren sehr komplizierten Antriebswerken benutzt worden. In der Weise, wie Benz das Differential durch Kegelräder in die Vorgelegewelle hineinkonstruierte, ist die Anordnung beibehalten worden bis auf den heutigen Tag. Ein weiteres, noch ungelöstes Problem trat ihm entgegen, als er vom Dreiradwagen zum vierrädrigen Fahrzeug überging. Das eine Vorderrad des Dreirades läßt sich ohne Schwierigkeit und leicht lenken. Beim Vierradwagen dagegen ist es nicht angängig wie beim Pferdewagen, die gesamte Vorderachse um einen sogenannten Lenkschemel zu drehen. Man muß vielmehr die Vorderachse selbst feststehen lassen und die beiden Vorderräder unabhängig von der Achse selbst verdrehen. Hier wandte Benz die wohl zuerst Anfang des 19. Jahrhunderts von Längensperger angegebene Konstruktion an, deren Wesen darin besteht, daß die Achsverlängerungen der Vorderräder sich stets auf einem Punkte, der auf der Verlängerung der Hinterachse liegt, treffen müssen.

Ausführlich ließ sich Benz nun seine Konstruktionen in Deutschland und in anderen Ländern patentieren und ging dann mutig daran, durch möglichst viele Fahrten, auch mit fremden Personen, u. a. Pressevertretern, seine Automobile bekanntzumachen. Diese Fahrten fanden meistens nur in der näheren Umgebung der Fabrik statt. Erst durch das eigenmächtige und gegen die Absichten von Carl Benz gerichtete Vorgehen seiner eigenen Frau und seiner beiden Söhne, Eugen, der 15, und Richard, der 13 Jahre alt war, wurde die erste sich auf mehrere Tage ausdehnende Fernfahrt unternommen. Es war dies im Sommer 1888. Die von den drei Ausreißern zurückgelegte Strecke betrug 180 km. Sie endete zwar, trotz vielfacher Pannen, Auswechseln der Antriebskette, Bremsbeläge usw., glücklich, hatte aber ergeben, daß der Motor, wie ihn Benz bisher ver-

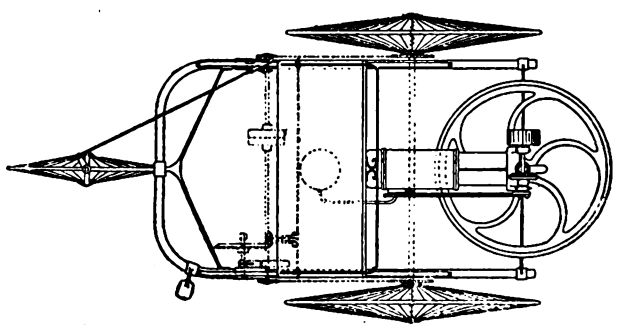


Bild 3. Gesamtanordnung des Wagens

wandt hatte, für bergiges Gelänge zu schwach war. Wir wollen auf die einzelnen Phasen der Weiterentwicklung hier nicht weiter eingehen, da sich nunmehr, nachdem die Grundlage geschaffen war, die weiteren Benz-Modelle aus dem Ursprungswagen heraus folgerichtig und ohne Unterbrechung entwikkelten. Es entstand aus dem dreirädrigen die vierrädrige Benz-Viktoria, ein Zweisitzerwagen, dann das viersitzige Benz-Vis-à-vis, ein Benz-Phaethon, der

Digitized by Google

Typ Komfortable, der als große Neuigkeit zum ersten Male mit Pneumatiks versehen war. Später, Ende vorigen Jahrhunderts, wurde der Motor nach vorn verlegt. Einige Jahre darauf ging man zum Kardanantrieb an Stelle der Ketten über. Auch der Riemen wurde ersetzt durch Zahnräder. Dieser Typ ist bekanntgeworden unter dem Namen Benz-Parseval. Die weitere Entwicklung, die schon der Gegenwart angehört und unseren Lesern aus eigener Erfahrung bekannt ist und die schließlich zu dem berühmten 200-PS-Weltrekordwagen mit 228 km Stundengeschwindigkeit führte, braucht hier nicht erörtert zu werden.

Erwähnt sei noch, daß Benz auch diesmal wieder gezwungen war durch ständige Vergrößerung der Arbeitsaufgabe und des notwendigen Kapitalbedarfes, sein Unternehmen in eine Aktiengesellschaft umzuwandeln, und so entstand im Jahre 1899 die Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik A.-G. Carl Benz selbst zog sich dann einige Jahre später von der Leitung des Unternehmens zurück, blieb jedoch weiter Mitglied des Aufsichtsrates, wurde späterhin dann auch Aufsichtsratsmitglied bei der Daimler-Motoren-Gesellschaft, Untertürkheim, und war bis zu seinem vor einigen Tagen erfolgten Tod im Aufsichtsrat der durch die Fusion der beiden Pionierwerke der Automobilindustrie, Daimler und Benz, entstandenen vereinigten Aktiengesellschaft.

Schon früher hatte sich Benz auch dem Bau von Lastkraftwagen zugewandt, und zwar durch Angliederung der im Jahre 1895 gegründeten Süddeutschen Automobilfabrik G. m. b. H. in Gaggenau. Auch der von Benz in die Wege geleitete, in Gaggenau zu hoher Blüte gebrachte Bau von Nutzkraftwagen und Omnibussen hat zu einer gewaltigen Ausdehnung und zu einem mächtigen industriellen Werk geführt, so daß die von Carl Benz mitbegründete und mitaufgebaute Daimler-Benz-Aktiengesellschaft heute nicht nur im Personenwagen-, sondern auch im Nutzwagenbau führend in der deutschen und mit an der Spitze stehend der gesamten internationalen Automobilindustrie ist. *1495*

Die Bedeutung einer nationalen Automobil-Industrie für die Allgemeinwirtschaft eines Landes

Die Automobil- und Flugtechnische Gesellschaft (AFG) beging am 13. April 1929 die Feier ihres 25 jährigen Bestehens mit einer Festsitzung und anschließendem Festessen in den Räumen der Deutschen Gesellschaft. Es waren zahlreiche prominente Persönlichkeiten von den Behörden, den technisch-wissenschaftlichen Vereinen, den Sportverbänden, der Presse usw. erschienen und auch die Mitglieder der Gesellschaft waren fast vollzählig zur Stelle. Professor Dr. von Parseval, der die Festsitzung leitete, hielt eine kurze Begrüßungsansprache und gab dann das Wort dem Direktor des Reichsverbandes der Automobilindustrie, Dr.-Ing. W. Scholz, der als Redner des Abends über die Bedeutung einer nationalen Automobilindustrie für die Allgemeinwirtschaft eines Landes sprach.

Dr. Scholz betonte einleitend, daß das Vordringen des Automobils einen völligen Strukturwandel des Verkehrs hervorgerufen hat. Während Eisenbahn und Dampfschiff im 19. Jahrhundert Ausgangspunkt und Grundlage der modernen Großindustrie und der Weltwirtschaft wurden, wird durch den Einsatz des Kraftwagens erneut eine Verdichtung, Beschleunigung und Verbesserung der Verkehrsmöglichkeiten erreicht, wodurch die Leistungsfähigkeit von Landwirtschaft, Industrie und Handel gesteigert wird.

Die Motorisierung Deutschlands würde zwangläufig ins Stocken geraten, wenn wir als Industriestaat gezwungen wären, über 2,5 Milliarden RM. Reparationsleistungen und ein Passivum in der Handelsbilanz von 2,3 Milliarden RM. hinaus nun auch noch für jährlich 1,1 Milliarden RM. Fertigfabrikate einzuführen. — Der technische Fortschritt bewirkt, daß die sogenannten jungen Industrien, z. B. Kunstseide, Film, Radio, die Elektro- und chemische Industrie für die Entwicklung eines Industriestaates ständig an Bedeutung gewinnen. Für die internationale Stellung eines Industriestaates ist ausschlaggebend, ob es ihm gelingt, sich gegen schärfste Auslandkonkurrenz einen Anteil an dieser Erzeugung zu sichern. Zwar haben auch Agrarländer, wie z. B. Italien und Spanien, im 19. Jahrhundert Vorteile aus dem Eisenbahnbau gezogen, zur Weltgeltung aber sind nur die Staaten aufgestiegen, welche die Kraft hatten, die aus dem Dampfschiff- und Eisenbahnverkehr sich entwickelnde Schwerindustrie in ihr Land zu verpflanzen.

Die deutsche Automobilindustrie leidet stark unter den ungünstigen Produktionsbedingungen der Nachkriegszeit, die zum Teil durch die politische und wirtschaftliche Entwicklung zwangläufig gegeben sind. Man kann aber den für die Wirtschaftspolitik verantwortlichen Stellen den Vorwurf nicht ersparen, daß sie als leitende Gesichtspunkte ihrer Steuer-, Sozial- und Handelspolitik nicht die Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsapparates und die Stärkung der Gütererzeugung aufgestellt, sondern einseitig den Konsum begünstigt haben. Auch das leitende Motiv der Zollpolitik ist der Glaube an das Entgegenkommen der anderen Länder, die Ueberschätzung der Leistungsfähigkeit unserer Wirtschaft, sowie die Bevorzugung und Betonung des Verbrauchs vor der Stärkung der Produktion. Indem man durch einseitigen Abbau der Zölle in großem Umfange entbehrliche und konkurrierende Konsumgüter und Fertigfabrikate ins Land gelassen hat, ist neben der aus dem Kapitalbedarf der Wirtschaft und den Reparationsverpflichtungen zwangläufig entstehenden Verschuldung noch eine freiwillige übernommen worden, deren Rückwirkungen auf die Kapitalbildung und den Geldmarkt allmählich stärker fühlbar werden. Durch den mangelnden Schutz gegen übermäßige Auslandkonkurrenz wird zudem der Wiederaufbau der davon betroffenen Zweige unserer Wirtschaft hinausgezögert oder unmöglich gemacht.

Die daraus resultierende Gefahr einer Ueberfremdung industrieller Unternehmungen spielt augenblicklich nicht nur in Deutschland eine Rolle, sondern hat bereits in anderen Ländern zu entsprechenden Gegenmaßnahmen in der Gesetzgebung geführt. Das Bedenkliche dieser Entwicklung in Deutschland ist, daß wir in absehbarer Zeit und zumal bei den bestehenden Reparationsverpflichtungen nicht in der Lage sind, aus Kapitalüberschüssen die an das Ausland verkauften Unternehmen wieder zurückzuerwerben.

Die Beteiligung der Amerikaner an der deutschen Automobilindustrie ist für diese Zusammenhänge ein typischer Fall, der für die Schwäche unserer Wirt-

(Fortsetzung auf Seite 195)

Digitized by Google

Elektrische Lastkarren

Die Transportfrage spielt heute in Fabriken und Wirtschaftsbetrieben aller Art eine wesentliche Rolle. Immer mehr erkennt man, daß die Verbesserung der Fördereinrichtungen eine der wichtigsten Aufgaben ist, die sich heute die Technik gestellt hat.

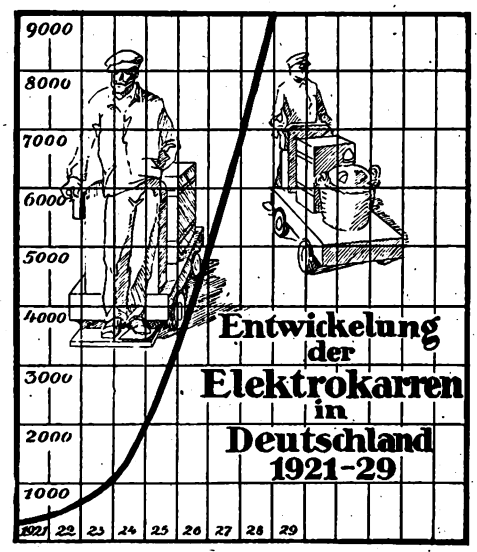
Ein Fahrzeug, das in seiner Arbeitsweise und in seiner Benutzungsmöglichkeit geradezu als das Ideal eines Fördermittels angesehen werden kann, ist der elektrische Lastkarren. Seine Tragfähigkeit beträgt 700—1500 kg, seine Geschwindigkeit 10—15 km in der Stunde, der Antrieb geschieht durch Elektromotoren, die ihren Strom der mitgeführten Akkumulatorenbatterie entnehmen. Der Karren läuft auf Gummirädern und ist völlig unabhängig von Gleisanlagen und von Oberleitungen. Er verursacht, da er geräuschlos fährt, keine Störung in den Werkstätten oder Hallen, in denen er verkehrt, und bringt selbst in feuergefährliche Räume keine Zündgefahr hinein. In der Bedienung ist er so anspruchslos, daß jeder ungelernte Arbeiter ihn sofort fahren kann. Sein Bauart ist so einfach, daß Betriebsstörungen so gut wie ausgeschlossen sind. Vor allem muß auf seine hohe Lenkfähigkeit hingewiesen werden; die Karren können sich auf der Stelle drehen und vermögen jeden Winkel der Werkstatt zu erreichen, ja, sie sind selbst imstande, in Güterwagen oder Aufzüge hineinzufahren.

Mit steigender Einführung der Elektrokarren lernte man auch, sie noch durch Aufbauten den verschiedensten Betriebserfordernissen anzupassen. Es gibt wohl kein einziges Fahrzeug, wie es auch immer betrieben sein mag, das so völlig schmiegsam gerade durch die verschiedenste Art der Aufbauten sich allen Beförderungsaufgaben anzupassen vermag. Die Karren werden z. B. mit Kranen ausgerüstet, mit denen es möglich ist, Lasten zu heben und zu schwenken oder beliebig abzusetzen. Hubkarren, Stapelkarren, Karren mit Kippmulde, was immer der Betrieb verlangt, lassen sich ohne weiteres aus dem Elektrokarren entwickeln und an seine Bauart anpassen. Gegenüber Kranvorrichtungen anderer Art haben die Krane auf elektrischen Lastkarren den Vorzug vollkommener Freizügigkeit.

Vom wirtschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, sind die elektrischen Lastkarren so besonders wichtig, weil sie erlauben, Arbeitskräfte zu sparen, und es ermöglichen, die Förderung im Betriebe plan- oft sogar fahrplanmäßig abzuwickeln, was natürlich den Betrieb ungemein vergleichmäßigt. Die Erfahrung hat gelehrt, daß es vielfach möglich ist, durch einen elektrischen Lastkarren mit einem Mann 5—6 Mann mit Handkarren zu sparen. Elektrische Lastkarren machen sich gewöhnlich schon in einem Jahre durch diese Ersparnisse bezahlt. Einer schwierigen Pflege bedürfen sie in keiner Weise. Jederzeit stehen sie fahrbereit zur Verfügung.

Die elektrischen Lastkarren haben sich in Deutschland seit einigen Jahren immer mehr eingeführt und bewährt. Zurzeit sind schätzungsweise 9500 Stück in Betrieb und ihre Zahl steigt schnell weiter.

Die Seele des Elektrokarren ist die Akkumulatorenbatterie. Deren Konstruktion wurde besonders gefördert durch die Accumulatoren-Fabrik A.-G. (AFA) Berlin-Hagen. Es werden hauptsächlich zwei Arten von Zellen verwendet, und zwar die



sogenannte Großoberflächenzelle und die Gitterplattenzelle.

Das Großoberflächen-Element zeigt die gegossene positive Elektrode mit vielen feinen Lamellen, die der aktiven Schicht die erforderliche große Flächenausdehnung verleihen, ferner die negative Platte, deren wirksamer Bestandteil eine bleihaltige Masse ist; die Massekuchen werden durch ein Bleigitter getragen und auf beiden Seiten durch ein perforiertes Bleiblech, das fest mit dem Rahmen verbunden ist, abgeschlossen. Bemerkenswert ist insbesondere die Lagerung der positiven Plattenfahnen in Weichgummikappen, welche die Elektroden gegenüber den starken mechanischen Stoßbeanspruchungen im Karrenbetrieb kurzschlußfrei und fest, gleichzeitig aber elastisch auf den Kastenwänden aufruhen lassen. Durch Anwendung von Nutenstäben ist eine dauernde gute Isolation zwischen den Platten gewährleistet.

Die Gitterplattenzelle besitzt als positive wie negative Elektroden Bleirahmen, in deren engmaschige Gitter die aktive Schicht in Form einer bleihaltigen festen Masse eingestrichen ist. Die Masse wird durch die eigenartige Form der engen Gitter festgehalten. Dieses Element besitzt ebenfalls einen festen Einbau und zeichnet sich durch geringen Raumbedarf und niedriges Gewicht aus.

Die AFA hat für die Batterien von elektrischen Lastwagen und Lastkarren, um ihre Widerstandsfähigkeit und Lebensdauer zu erhöhen, eine beson-

HORCH
HORCH 8 DER DEUTSCHE ACHTZYLINDER

Digitized by Google

dere Plattentype, die als Panzerplatte bezeichnet wird, durchgebildet. Während die negative Platte dieser Elemente in ihrer Bauart von der sonst üblichen Konstruktion nicht abweicht, besteht die positive Platte aus dünnen geschlitzten Hartgummiröhrchen, in welche die Masse eingebettet ist. Die Schlitze der Röhrchen sind so fein und so zahlreich gewählt, daß zwar die Säure und der elektrische Strom ungehindert hindurchtreten können, aber die Masse am Ausfallen und Auslaufen sicher gehindert wird. Infolgedessen ist die Lebensdauer der Panzerplatten ungemein hoch. Reparaturen an Panzerplatten sind außerordentlich selten; sie können jahrelang störungsfrei arbeiten und eignen sich deshalb auch so vorzüglich für Batterien zum Betrieb der elektrischen Lastkarren und Lastwagen. *1450*

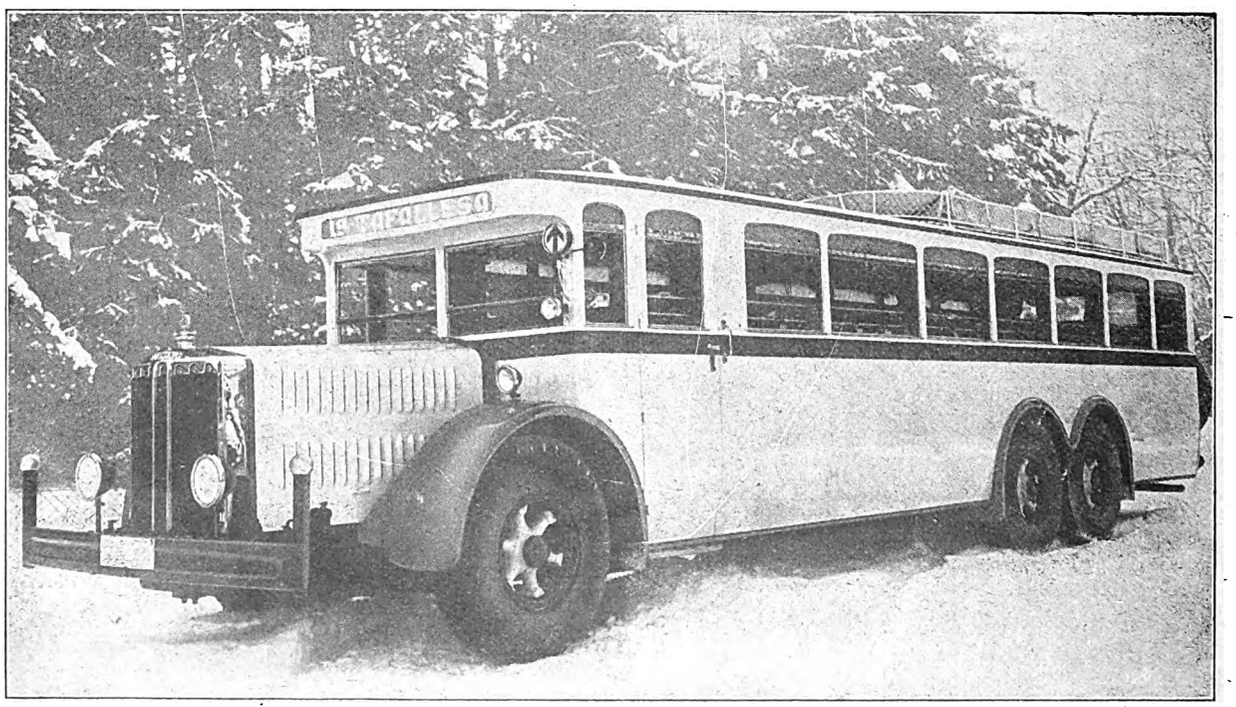
Kraftwagenbau in England.

Von den englischen Großbetrieben, die jährlich 3000 und mehr Kraftwagen erzeugen, werden 76 % des Bedarfs von England an Kraftwagen gedeckt. An der Spitze stehen die Morris-Werke mit einer Erzeugung von 60 000 Wagen im Jahre; dann folgen die Austin-, Singer- und Clyno-Werke mit 35 000 11 000 und 9000 Wagen. Die Rover-Werke mit einer Jahresleistung von 9000 Wagen bilden den Uebergang zu Standard, Humber und Daimler, die jährlich je 3000 Wagen bauen. In die weiteren 31 900 Wagen, die in England hergestellt werden, teilen sich etwa 36 Fabriken mit einer Jahresleistung zwischen einigen hundert und tausend Wagen. Etwa 9000 Wagen werden in England aus eingeführten Teilen zusammengesetzt, doch ist unter dieser Zahl die Einfuhr aus Amerika nicht enthalten. Bis zu den Wagen mit 14 PS-Motor beherrscht der einheimische Kraftwagenbau den englischen Markt. Wagen mit mehr als 25 PS werden in England nur in geringer Zahl gebaut; sie bleibt sogar noch unter 1000 zurück. Solche Wagen werden hauptsächlich aus dem Auslande eingeführt. Der Grund dafür dürfte in den Erzeugungskosten liegen.

Die Einfuhr ausländischer Kraftwagen nach England hat im Jahre 1927 wieder zugenommen, nachdem das Jahr 1926 einen Rückgang in dieser Beziehung gebracht hatte. Der Gesamtverbrauch an Kraftwagen ist aber größer geworden, und so ist denn der englische Kraftwagenbau nach dem Jahresbericht der Vereinigung der Kraftwagenfabriken und -händler mit dem Verlauf des Jahres 1927 ganz zufrieden. Im Jahre 1927 liefen in England 1 184 000 Kraftwagen gegen 1 059 000 im Vorjahre und 263 000 im Jahre 1920. Unter diesen waren Geschäftswagen: 283 000 im Jahre 1927, 257 000 im Vorjahre und 66 000 im Jahre 1920. Die Gesamtzahl hat also etwa um 12 %, die Zahl der Lastwagen und geschäftlichen Zwecken dienenden Fahrzeuge um 10 % zugenommen. Unter den letztgenannten ist eine erhebliche Zahl von Kleinwagen.

Eingeführt wurden im Jahre 1927 nach England 10 453 Kraftwagen verschiedener Bauart gegen 7 284 im Jahre 1926. Ihnen stand eine Ausfuhr von 11 924 in Großbritannien gebauten Kraftwagen und Fahrgestellen im Jahre 1927, von 11 046 im Jahre 1926 gegenüber. Die Ausfuhr hat also in beiden Jahren die Einfuhr überwogen, wenn auch im letzten Jahr nicht so erheblich als im vorletzten. Der englische Bedarf an Kraftwagen ist immer zu einem gewissen Teil aus dem Auslande gedeckt worden, und 1927 hat die Einfuhr gegen 1926 sogar erheblich zugenommen, die Zahl der Lastkraftwagen und Geschäftswagen, die aus dem Auslande bezogen wurden, war aber verschwindend klein.

Ein Maßstab für die Verbreitung des Kraftwagens ist auch der Verbrauch an Brennstoff. Bis zum Kriege wurde der gesamte Bedarf in England durch Einfuhr in gebrauchsfertigem Zustande gedeckt. Im Jahre 1927 waren dagegen unter den drei Milliarden Liter Brennstoff, die die englischen Kraftwagen verbraucht haben, gegen 700 Mill. Liter, die in England raffiniert worden waren; darüber hinaus wurden noch über 400 Mill. Liter ausgeführt. *1367*



Büssing-Sechsrad-Omnibus für Tafalla in Spanien

Der Omnibus erreichte seinen Bestimmungsort auf dem Landwege über Frankfurt a. M., Metz, Paris, Pordeaux, Iduna, San Sebastian und wurde sogleich in Dienst gestellt. Die Büssingwerke haben in diesen Tagen aus Spanien 10 5-to-Wagen und 10 3-to-Omnibusse, aus Rußland 50 3-to-Wagen und aus Portugal 6 Großstadt-Omnibusse in Auftrag bekommen, was bei der heutigen schwierigen Lage der Automobi industrie doppelt erfreulich ist

Digitized by Google

Sein erstes Auto*)

Von André Birabeau

Es ist eine bekannte Tatsache, man kann Tausende von Kilometer zurücklegen, ohne daß ein Pneu platzt, und wiederum können vier Reifen in zehn Minuten entzwei sein. Die Kenntnis dieser Tatsache veranlaßte Herrn Aurellot nach einer Panne des rechten Rades kurz vor seinem Ziel bei einer Garage zu stoppen, da er nur ein Hilfsrad bei sich hatte.

Frau Aurellot weigerte sich, abzusteigen, trotzdem ihr Mann meinte: „Die Füße werden dir einschlafen." Sie war äußerst schlechter Laune wie gewöhnlich. Ihr Gesicht strafte ihre Haarfarbe Lügen. Leider wirkte das Gesicht älter. Nun bearbeitete sie die Lippen mit dem Stift, musterte dann naserümpfend die Vorübergehenden, die den schönen Wagen mit der weniger schönen Insassin betrachteten. Der Wagen war tatsächlich schön! Vielzylindrig, viel PS, ein teures Ding.

Herr Aurellot stieg ab, rückte seine Beinkleider zurecht, zündete sich eine Zigarette an, betrachtete das Namensschild der Garage und fragte einen Arbeiter, ob die Reparatur lange dauern würde. Allerdings, war die Antwort, einige eilige Sachen seien vorher zu erledigen. Nun genoß Herr Aurellot seine Zigarette mit Muße — mit um so größerem Behagen, da seine Frau ihm das Rauchen im Wagen verboten hatte. Dabei sah er prüfend auf die übrigen Autos. Fahrzeuge aller Marken und Altersgrade waren vertreten, doch waren es meistens recht bejahrte Vehikel. Am traurigsten stimmten ihn die Wagen, denen man den früheren Glanz ansah, wie ehemaligen Sechssitzern, die jetzt Lasten transportierten. Er mußte an schöne Kleider denken, die vom eleganten Besitzer dem Diener, von diesem dem Trödler gegeben werden; der letztere verkauft sie an arme Leute, und schließlich enden sie beim Vagabunden.

Ein Zittern überlief plötzlich Aurellot.

Er erblickte einen kleinen 5-PS-Wagen, einen der allerersten, dessen gelbe Farbe höchst sonderbare Tönung angenommen, dessen Kotflügel an Hunderten von Stellen verbeult waren, und dessen Nickelteile die hübsche Rostfarbe aufwiesen, die am Herbstlaub so erfreulich ist. Interessiert sah er sich den Wagen näher an und entdeckte auf dem Aluminiumschild des Schlages die Buchstaben J. A. — seine Initialen —, die er vor langer Zeit, vor zehn Jahren (weit länger zurückliegend erschien ihm diese Zeit), dort hatte eingravieren lassen.

Es war sein erster Wagen . . .

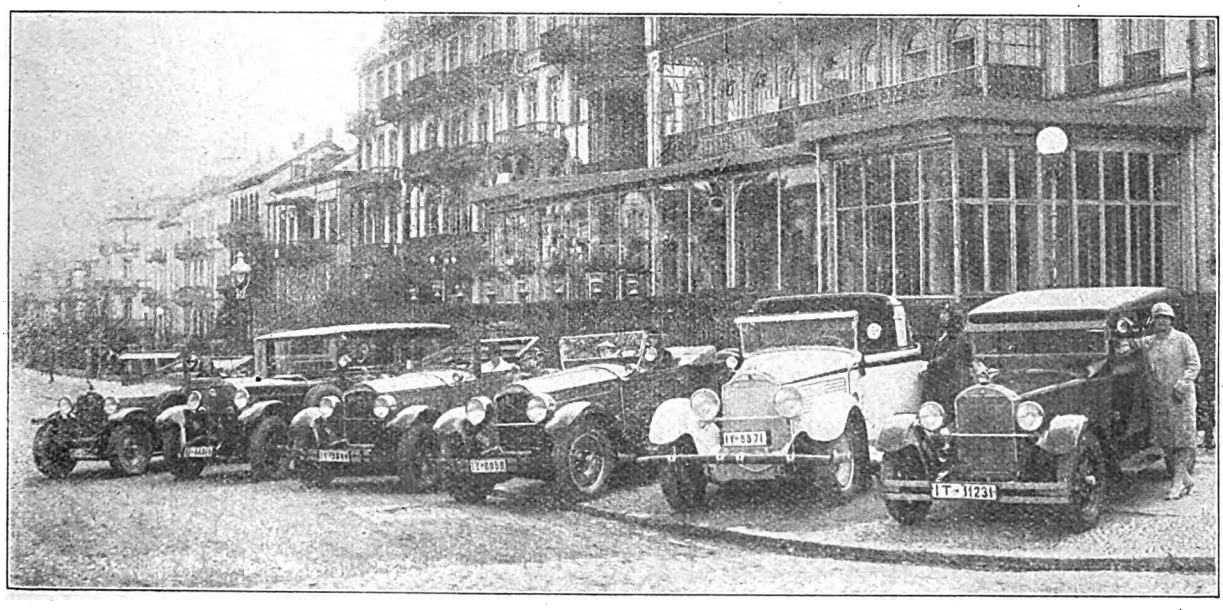
Er rührte sich nicht von der Stelle, prüfte erregt das Auto, erkannte alle Einzelheiten wieder. Hätte er eine früher geliebte Frau plötzlich wiedergetroffen, hätte er nicht gerührter sein können . . . Minuten vergingen. In Gedanken versunken stand er da.

Ein Mann trat an den Wagen. Ein rotbäckiger Mensch mit groben Händen. Sein Kopf bildete sicher die Begeisterung der Dienstboten. Er warf ein schweres Paket auf die Kissen, untersuchte mit dem Fuß, ob die Reifen gefüllt seien. Unangenehm berührt fuhr Herr Aurellot zusammen. Nun prüfte der andere die Kurbel, indem er die linke Hand gewichtig auf den Hals des Radiators legte. So mag ein Henker den nackten Hals einer Todeskandidatin anfassen. Nun rief Herr Aurellot:

„Wollen Sie mir den Wagen verkaufen, mein Herr?"

Zuerst war der Mann verblüfft, dann lachte er schallend, danach fing er zu handeln an. Bei sich hielt er den Fremden für verrückt. Jetzt mischte sich der Garagenbesitzer in die Sache: „Wenn der Herr einen Gelegenheitskauf machen will, kann ich ihm ein paar hübsche Wagen zeigen." Herr Aurellot kaufte aber seinen ehemaligen Wagen für mehr als das Doppelte des seinerzeit für ihn gezahlten Preises.

*) Mit gütiger Erlaubnis des „Berliner Tageblatt".



Eine Anzahl schöner Wagen während der Ostertage in Bad Homburg

Von links nach rechts: Frau Ellinger, Frankfurt a. M., mit ihrem schmucken Adler-Cabriolet, Direktor Bräuer, Köln, Frau Konitzki, Frau Kommerzienrat Trinkaus, Frau Beahaus de Groot, Frau von Sabsay, Frankfurt a. M.

Digitized by Google

Nachdem der Kauf abgeschlossen war, kletterte er wieder in seine schöne Limousine. Vor Glück hätte er beinahe seine Frau geküßt . . .

Nach zwei Tagen langte das alte 5-PS-Auto in der Garage von Herrn Aurellot in Cannes an. Sein Chauffeur meldete ihm das Eintreffen: „Da ist ein Kerl mit einem schmutzigen Ding. Er behauptet, der Herr hab' es ihm abgekauft?"

„Stimmt schon. Ich habe den Wagen gekauft. Stellen Sie ihn neben die Limousine in die Garage und achten Sie gut auf ihn! Was meinen Sie? . . . Er ist lumpig, voller Beulen . . . Ach ja, das arme Ding! Aber niemand darf ihn anrühren!"

Er sah sich bald darauf das Auto an — mit aus Unruhe und Trauer gemischten Gefühlen. Nun stand es da neben seiner schönen Limousine wie ein armes vernachlässigtes, beklagenswertes Wesen; war verschmutzt, verbeult. Er nahm einen großen Schwamm, füllte einen Eimer mit Wasser, und ohne sich darum zu kümmern, daß Spritzer auf seinen hellen Anzug kamen, daß seine Manschetten durchweichten, begann er sanft und vorsichtig das Auto zu reinigen . . .

Vor zehn Jahren hatte er es als seinen ersten Wagen gekauft! Damals war er noch arm, erfüllt von Lebenswärme, Heiterkeit und hatte einen Appetit, um die Welt zu verschlingen. Wie lächelte ihm die Zukunft vor zehn Jahren! Wie erschien ihm vor zehn Jahren dieses Gefährt als Erfolg und Glück! . . . Er hatte es auf Abzahlung gekauft, seiner andächtig gewartet, mit Stolz es das erste Mal gelenkt . . . Was hatte vorher der Satz „Wenn ich erst mein Auto haben werde . . ." für eine Bedeutung gehabt! Später hatte er andere Wagen angeschafft, das war nicht mehr das gleiche, wie wohl verständlich ist. Der erste Wagen ist wie die erste Liebe . . .

Jetzt verkörperte dieses Auto für ihn seine Jugend. Nach ihr suchte er unter der Schmutzkruste mit dem Schwamm. Er zwang sich, trotz all der Beulen an den Kotflügeln, der zerrissenen Haube, des verdrückten Leders die Merkmale wiederzufinden, die sein Anrempeln an einen Brunnen, sein Gegen-eine-Laterne-Fahren und andere Ungeschicklichkeiten verursacht hatten! Erinnerungen sind keine törichte Sache!

Herr Aurellot goß jetzt seinen Eimer aus und legte den Schwamm zum Trocknen. Seine schöne graue Weste war jetzt so verfleckt wie ein Wagen, der viele Kilometer durch Morast gefahren ist; seine steifen Manschetten hatten sich in weiche gewandelt. Aber er war glücklich!

. . . Vielleicht lachen Sie über ihn. Schließlich war doch Herr Aurellot in den zehn Jahren ein erfolgreicher, wohlhabender Mann geworden. Jetzt wußte er, daß er dadurch nicht glücklich war. Er hatte zwar nichts Böses begangen, aber er hatte auch nichts getan, bei dem das Herz beteiligt war. Er besaß eine schöne Limousine, eine Villa in Cannes, dazu auch eine Frau — deren Haare frischer waren als ihre Wangen, die aber — selbstverständlich — eine große Mitgift gehabt hatte. Eifrig und freudlos mußte er arbeiten, damit sein Vermögen sich vergrößere, sein Erfolg beständig war. Manchmal schien es ihm — oft kam es allerdings nicht vor —, daß trotz alles Erreichten etwas in seinem Leben fehle: die Stunde, in der man geheime Fächer der Seele öffnet, ein Bild betrachtet oder einen Handschuh oder eine getrocknete Blume. Kam jetzt eine solche Stunde, dann ging Herr Aurellot in seine Garage. Nie hatte er eine große Jugendliebe besessen — nur jung war er gewesen. Genug! Er streichelte das abgenutzte Leder, stieg in den Wagen, der im Schutze der Limousine unter dem Vordach stand. Durch eine Fingerbewegung, die die Lichter entzündete, sah er seine Vergangenheit erhellt . . .

Alle menschlichen Herzen brauchen eine Hoffnung, für die sie leben; er sagte sich daher: Wenn eines Tages Erfolg und Vermögen nicht mehr zu ertragen sein werden, werde ich ins kleine Auto klettern und, losgelöst von allem, aufs Geratewohl in die Zukunft fahren — mit 5 PS . . .

Einzig berechtigte Uebertragung von Annie Konen

Hochelastische Vollgummireifen

Es besteht teilweise die irrige Auffassung bei den Lastkraftwagen-Besitzern, daß Lastkraftwagen nach der neuen reichsgesetzlichen Regelung ausschließlich mit Luftreifen fahren dürfen.

Das trifft nicht zu: Die reichsgesetzlichen Bestimmungen schreiben vor, daß Kraftfahrzeuge mit mehr als 3000 kg Eigengewicht nach wie vor auf hochelastischen Vollgummireifen fahren dürfen. Lediglich der sogen. Vollgummireifen alter Konstruktion ist verboten.

Die gesetzliche Maßnahme zieht eine scharfe Trennungslinie zwischen dem Vollgummireifen alter Konstruktion (also dem nicht hochelastischen Reifen), für den lediglich noch Auslaufsfristen vorgesehen sind, und dem hochelastischen Vollgummireifen, der konstruktiv dauernd verbessert wird und über ein Federungsvermögen von mindestens 8 mkg beim Hinaufbringen einer Belastung von 1000 kg verfügt. *1476*

Expansion der amerikanischen Gummireifenindustrie

Hand in Hand mit der 1928 in den Vereinigten Staaten von Nordamerika einsetzenden Hochkonjunktur der Automobilfabriken hat auch der Verbrauch an Reifen eine starke Steigerung aufzuweisen. Gegenüber dem Jahre 1927 ist der Absatz um 16 Prozent gestiegen. Die Produktion stieg indes um 21 Prozent, so daß die Vorräte eine erhebliche Zunahme erfahren haben. Insgesamt wurden 74,3 Millionen Mäntel und 77,13 Mill. Schläuche abgesetzt gegenüber 64,06 Millionen bzw. 72,9 Millionen in 1927. *1481*

Berichtigung

zum Aufsatz „Handhabung, Behandlung und Wartung der Beleuchtungsanlage von Kraftfahrzeugen".

In diesem Aufsatz von Dr. F. Born, den wir in der Nummer 6 vom 15. März d. J. brachten, ist durch ein Versehen in Tabelle 1 die Klammer „meist Soffittenlampen" auf alle genannten Lampen ausgedehnt worden. Die Angabe „meist Soffittenlampen" bezieht sich jedoch nur auf die Lampen für Nummernlicht, Winker und Instrumente. Wir bitten diese Aenderung in der Tabelle anmerken zu wollen.

Tabelle 1

	Lampenstärke	
Scheinwerfer . . .	15—35 Watt	
Sucher	15—25 Watt	
Positionslicht (Standlicht) . .	5—10 Watt	
Nummernlicht . .	5—10 Watt	meist Soffittenlampen
Winker	5—10 Watt	meist Soffittenlampen
Instrumente . . .	5—10 Watt	meist Soffittenlampen
Innenbeleuchtung .	3—5 Watt	
Handlampe	10—15 Watt	

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

Einiges über den Vergaser

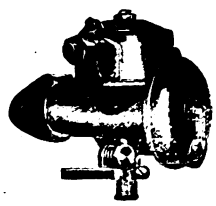
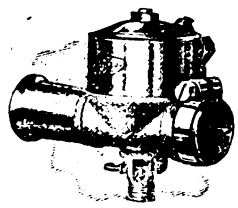
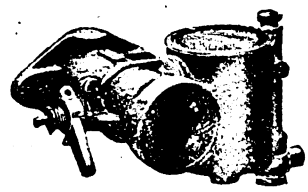
und seine Bedeutung für ein modernes Kraftfahrzeug

Im Zeichen der zunehmenden Einführung des Kraftfahrzeuges und seines Vordringens in breite Kreise, für welche das Fahrzeug keinen Luxus, sondern eine Notwendigkeit bedeutet, ist die Kenntnis der Hauptvorgänge im Verbrennungsmotor soweit Allgemeingut geworden, daß es sich erübrigt, auf diese hier im einzelnen einzugehen. Mit den steigenden Anforderungen an Elastizität und Beschleunigungsvermögen der modernen Kraftfahrzeuge wächst auch die Bedeutung des Vergasers, da die Erfüllung der vorgenannten Forderungen teilweise nur durch den Vergaser möglich ist. Von den sich hier ergebenden Zusammenhängen soll im nachstehenden die Rede sein.

Dem Vergaser obliegt bekanntlich die Aufgabe, den Motor mit einem verbrennungsfähigen Gemisch zu versorgen und zwar im Wege einer Zerstäubung des Brennstoffes, die erforderlich ist um ein entzündbares Brennstoff-Luftgemisch zu erhalten. Der beste Wirkungsgrad ergibt sich bei einer Mischung von 1 : 15, d. h. 1 Teil zerstäubter Brennstoff und 15 Teile Luft (unter Berücksichtigung der Volumendifferenz = 1 g Brennstoff : 20 g Luft). 20 g Luft enthalten 4,6 g Sauerstoff und 15,4 g Stickstoff, während sich 1 g Brennstoff aus 0,84 g Kohlenstoff und 0,26 g Wasserstoff zusammensetzt. Nach erfolgter Explosion und Arbeitsleistung enthalten die entströmenden Gase: Kohlensäure und Kohlenoxyd = 3,08 g, Wasser = 1,41 g, freien Sauerstoff = 1,08 g und Stickstoff = 15,4 g (Kohlenoxyd, Vergiftungsgefahr!). Zu der Schwierigkeit, ein in jedem Drehbereich gleichbleibendes Gemisch 1 : 15 zu liefern, gesellen sich dadurch noch Komplikationen, daß zwei physikalisch verschiedene Elemente, wie Luft und Benzin bzw. ein anderer Brennstoff, miteinander intensiv zu vermischen und zu vernebeln sind. Diese beiden Bedingungen zu gleicher Zeit zu erfüllen bietet insofern Schwierigkeiten, als zur restlosen Vermischung des Brennstoffes mit der Luft in jeder beliebigen Belastungsanlage die erforderliche Luftgeschwindigkeit vorhanden sein muß, wenn der Vergaser wirtschaftlich arbeiten und die gewünschten Fahreigenschaften, wie Elastizität und gute Spitzenleistungen, haben soll, Eigenschaften, die von den inneren Widerständen des Vergasers, also von der Größe der Zerstäuber abhängig sind.

Wird auf der einen Seite der Füllungsgrad des Motors durch die Vergrößerung des Lufttrichters erhöht, so wird andererseits im niedrigen Drehbereich infolge der geringen Drosselung des Luftstromes der Unterdruck nicht ausreichen, um eine gute Zerstäubung herbeizuführen. Geringe Elastizität der Maschine und hoher Verbrauch ist die Folge davon. Umgekehrt läßt sich die Elastizität des Motors verbessern und der Verbrauch herabschrauben, ohne daß jedoch die Spitzenleistung infolge der durch die verkleinerten Lufttrichter hervorgerufenen Widerstände zu erreichen ist.

Es sind eine Reihe bewährter Vergaser-Fabrikate auf dem Markt, welche auf der gleichen grundsätzlichen Arbeitsweise beruhen und infolgedessen gewisse Einrichtungen gemeinsam besitzen: Regelung der Brennstoffzufuhr durch Schwimmer, Regulierung des Füllungsgrades durch Drosselklappe usw. Darüber hinaus besitzt jeder Typ Sondereinrichtungen, die dazu bestimmt sind, die sich ergebenden inneren Widerstände zu überwinden und jeweils das richtige Brennstoffgemisch zu liefern. Die kritische Würdigung jeder dieser Spezialeinrichtungen müßte unsere Leser auf ein rein technisches Gebiet führen. Es soll daher nur gesagt sein, daß eine lange Entwicklungsstufe von den primitiven Lösungen bis zu den heutigen modernen Vergasern mit Beschleunigungspumpe führt. Für den Laien und den Fachmann ist es jedenfalls immer interessant, eine technische Lösung anzutreffen, die aus dem Rahmen des Herkömmlichen herausfällt und Zeugnis von einer richtigen Erfassung des Problems und dessen folgerechter konstruktiver Lösung ablegt. Wir wollen hier den Orkan-Vergaser behandeln, der unserer Leserschaft teilweise schon dadurch bekannt sein dürfte, daß er in Fahrzeuge einiger Firmen regelmäßig eingebaut wird.

Typ „R"  Typ „K"  Typ „N" 

Orkan-Vergaser für Motorräder (Typ „R") Kleinkraftwagen (Typ „K") und größere Automobile und Lastwagen (Typ „N")

Werden heute große Anforderungen an die neuzeitlichen Motoren bezüglich Anzugsvermögen und Elastizität gestellt, so zeigt der neue Orkan-Vergaser-Typ UM mit automatischer

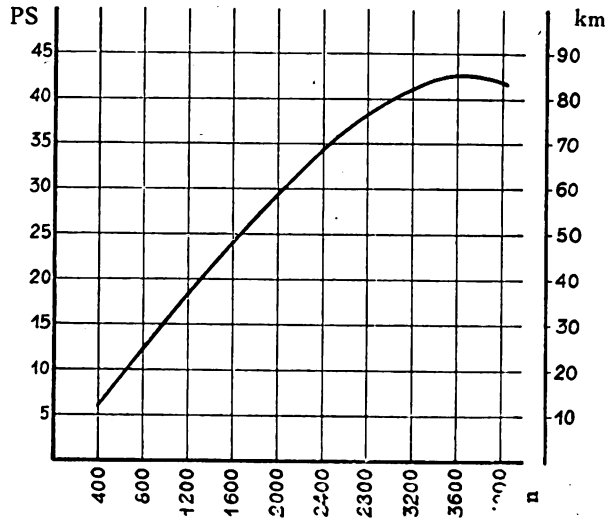


Bild 1. Leistungskurve eines neuzeitlichen Motors von etwa 8 St./PS

Digitized by Google

Brennstoffpumpe, daß diesem Verlangen, soweit der Vergaser als Faktor in Betracht kommt, durchaus entsprochen werden kann. Zur besseren Veranschaulichung des Vorgesagten sind nachstehend 2 Kurvenblätter entwickelt.

Bild 1 stellt die Leistungskurve eines neuzeitlichen Motors von ca. 8 Steuer-PS dar, wobei die Bremsleistung ca. 43 PS beträgt. Damit erreicht ein mittlerer Wagen eine Höchstgeschwindigkeit von 85 km bei der heute üblichen Uebersetzung in der Hinterachse. Unter Zugrundelegung dieser Daten sind in Bild 2 Beschleunigungskurven dargestellt, welche gleichzeitig die für das Erreichen einer bestimmten Geschwindigkeit benötigte Zeit in Sekunden angeben. Die voll ausgezogene Kurve illustriert das

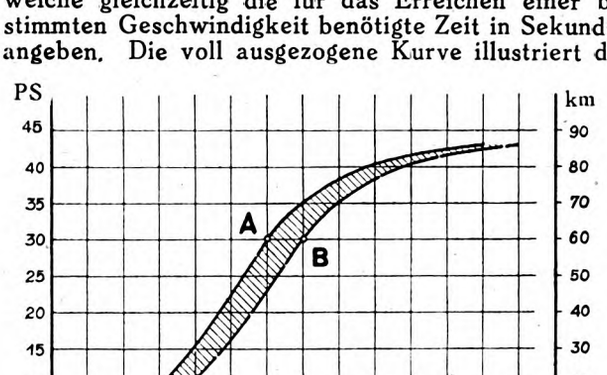


Bild 2. Beschleunigungskurven für Beschleunigen mit und ohne Einspritzpumpe

Ansteigen von Geschwindigkeit und Leistung, wenn bei gedrosseltem Motor und einer Wagengeschwindigkeit von 5 km die Drosselklappe plötzlich ganz geöffnet und gleichzeitig automatisch ein zum Beschleunigen nötiges Quantum Brennstoff zusätzlich in die Ansaugleitung eingespritzt wird, wie es beim Orkan-Vergaser der Typen UM der Fall ist. Nach etwa 25 Sekunden ist der Punkt A der Kurve erreicht, welcher einer Wagengeschwindigkeit von 60 km entspricht.

Wird jedoch, wie es die gestrichelte Kurve veranschaulicht, ohne zusätzliches Einspritzen von Brennstoff der Wagen durch allmähliches Oeffnen der Drosselklappe beschleunigt, so erreicht er erst nach 30 Sekunden den Punkt B der Kurve entsprechend der Geschwindigkeit von 60 km. Aus beiden Kurven ist des weiteren ersichtlich, daß die Beschleunigung von 60 km bis zur Höchstgeschwindigkeit in beiden Fällen annähernd gleich ist und daß die Differenz von 5 Sekunden ab 60 km bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit annähernd bestehen bleibt. Es ergibt sich daraus die Ueberlegenheit eines Vergasers mit Beschleunigungspumpe gegenüber einem Vergaser ohne diese Einrichtung. Der entstandene Unterschied bei der Beschleunigung wird durch die schraffierte Fläche der Abbildung 2 veranschaulicht.

Konstruktiv ist der Orkan-Vergaser wegen seiner Einfachheit bemerkenswert und sicherlich ein interessanter Beleg für die Fortschritte, die nicht nur im Motorenbau, sondern auch in der Verbesserung des eng damit verwachsenen Zubehörs erzielt worden sind. *1474*

3,46 Milliarden für den deutschen Kraftfahrzeugverkehr

Die 1928 für die Kraftverkehrswirtschaft aufgewendeten Ausgaben sind bei einem Bestand von insgesamt 1 034 000 Fahrzeugen am 31. 12. 28 auf die bemerkenswert hohe Summe von 3,46 Milliarden RM. zu schätzen. Die Betriebsausgaben der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft erreichten 1928 vergleichsweise ungefähr 4,2 Milliarden RM. Im einzelnen entfielen auf (in Millionen RM.):

Neuanschaffungen einschließl. Ersatzteile	1 050
Reifenersatz- und Ausrüstungsgegenstände	195
Anteil des Handels	220
Arbeitskosten des Service	190
Treibstoffe und Oel	450
Gewerbliche Garagen	135
Löhne für Kraftwagenführer	405
Haftpflicht- und Kaskoversicherung	270
Fahrschulen	30
Kraftfahrzeugsteuer, Gebühren u. a.	185
Gesamtausgaben	3 130
Ausgaben für Straßenbau u. -unterhaltung	330
Gesamtkosten der Autowirtschaft	3 460

In der Automobilwirtschaft waren 1928 durchschnittlich etwa 500 000 Personen beschäftigt, also etwa jeder 66. Erwerbstätige in Deutschland überhaupt. Insgesamt entfielen auf das einzelne Fahrzeug — abgesehen von Kosten für Neuanschaffung und einschließlich Anteil an Fahrzeugführern etwa 2400,— RM. In den Vereinigten Staaten beläuft sich der entsprechende Betrag nach einer Zusammenstellung der Automobilhandelskammer New York auf 1500,— RM. Die Mehrkosten in Deutschland sind wesentlich durch höhere Versicherungskosten und Steuern bedingt.

Anhaltende Schadenhäufung in der Autoversicherung

Bekanntlich sind die Tarifbindungen in der Kraftfahrzeugversicherung wegen der Unterbietungen der Außenseiter des Autokaskoverbandes formell aufgehoben. Die führenden Privatgesellschaften halten sich indes an die bisher geltenden Tarifsätze ebenso wie die öffentlichen Kraftversicherungsanstalten. Ob sich indes die Prämiensätze in der augenblicklich gültigen Höhe aufrechterhalten lassen, ist zweifelhaft, denn der Schadenanfall in der Autokaskoversicherung hat nicht nur nicht abgenommen, sondern im Gegenteil sich noch erhöht.

Polnisches Einfuhrverbot für deutsche Motorräder aufgehoben

Das bisher in Polen bestehende Einfuhrverbot für deutsche Motorräder ist aufgehoben und der deutschen Kraftradindustrie ein Kontingent eingeräumt worden, das ihr gestattet, ihre Stellung gegenüber der englischen Konkurrenz auf dem polnischen Markt zu behaupten. Das Kontingent für Kraftwagen wurde entsprechend herabgesetzt.

Beleuchtungszeit vom 1. Mai bis 15. Mai: 1. Mai . . . . von 20.30 Uhr bis 3.55 Uhr
15. Mai . . . . von 20.45 Uhr bis 3.35 Uhr

Digitized by Google

WER IST WO?

Dr. Fritz Opel
der eine der beiden noch lebenden Senioren der Opelfamilie, wurde in den Aufsichtsrat der Darmstädter und Nationalbank gewählt.

Herbert Proctor
ist zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der Deutschen Dunlop-Gummi-Co. A.-G., Hanau a. M., ernannt worden.

Paul Henze
der Konstrukteur des Selve-Vorderradantriebwagens, ist als technischer Direktor zur Nationalen Automobil-Gesellschaft A.-G., Berlin-Oberschöneweide, berufen worden.

Dipl.-Ing. Emil Joël
der Begründer und leitende Direktor des Zweigbüros Berlin von Werken der Metallindustrie G. m. b. H., ist nach langer schwerer Krankheit gestorben.

Geheimrat Jakob Kienzle
der Gründer der bekannten Kienzle-Uhrenfabriken A.-G. in Schwenningen a. Neckar, wurde 70 Jahre alt. Die Werke sind für die Automobilindustrie durch die Herstellung hochwertiger Autouhren bedeutungsvoll geworden.

Konrad Delius
Hauptschriftleiter der A. A. Z. und Leiter des Klasing-Verlages, Berlin, wurde 50 Jahre alt.

Dipl.-Ing. Paul Werners
Mitinhaber und leitender Direktor der Automobilwerke H. Büssing A.-G., Braunschweig, wurde zum Mitglied des Aufsichtsrates der Darmstädter und Nationalbank gewählt.

Dr. H. v. Gartzen
wurde zum stellvertretenden Vorstandsmitglied der Deutschen Dunlop-Gummi-Co. A.-G., Hanau a. M., ernannt.

Gerd Erlinghagen
bisher Propagandaleiter der Automobilwerke H. Büssing A.-G., Braunschweig, ist als Publicity-Manager bei der General-Motors Co., Borsigwalde, eingetreten.

Rudolf Rautenbach
Gründer und Seniorchef der Aluminium- und Metallgießerei Rautenbach in Solingen wurde 70 Jahre alt.

Sturz der Unfallziffer

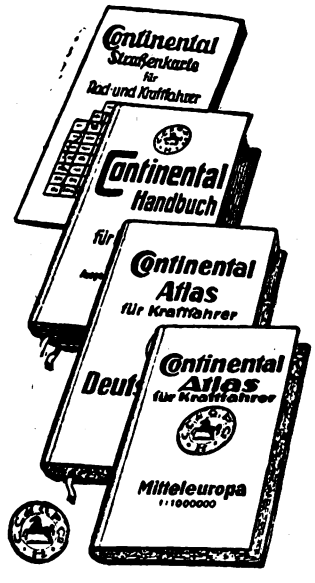
Seit Oktober vorigen Jahres macht sich erfreulicherweise ein ständiges Sinken der Unfallziffer bemerkbar. Während man im Oktober 2834 Unfälle zählte, sank die Unfallziffer im November auf 2385, im Dezember auf 2077, im Januar auf 1678 und im Februar auf 1371; das ist im Vergleich zum Oktober um über 50 Prozent.

An diesen Unfällen waren als Wegebenutzer 2735 (3294) Fuhrwerke, Personen oder Gegenstände beteiligt.

Nach der Tageszeit zusammengestellt, ereigneten sich die meisten Unfälle nachmittags zwischen 4 und 5 Uhr (118), die wenigsten zwischen 5 und 6 Uhr früh (7).

Bei den Unfällen wurden insgesamt 3 (14) männliche und 4 (3) weibliche Personen getötet und 304 (395) männliche und 136 (182) weibliche Personen verletzt.

Keine Umwege mehr —
wenn Sie diese Führer benutzen!



Das Continental-Handbuch für Kraftfahrer

Ausgabe 1929 ist soeben erschienen. Dieser unentbehrliche Ratgeber für jeden Kraftfahrer enthält u. a. ein Verzeichnis von mehr als 2000 Ortschaften, genaue Angaben über Hotels, Garagen, Tankstellen usw., Pläne von 100 großen Städten, ca. 400 ausgearbeitete Touren und vieles andere. Preis RM. **4,—**.

Der Continental-Atlas von Deutschland

ist unser neuestes Reisewerk (Maßstab 1 : 500 000). Eine Reihe von Stadtplänen mit Durchfahrtsstraßen bilden eine wertvolle Ergänzung. Preis RM. **8,—**.

Der Continental-Atlas Deutschland und Nachbarstaaten

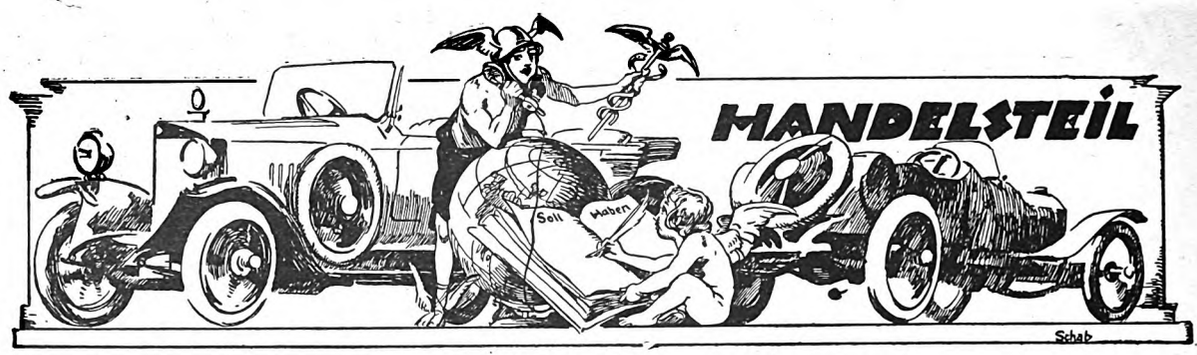
(Maßstab 1 : 1 000 000) enthält das gesamte Straßennetz von Paris bis Warschau und von Kopenhagen bis Mailand in 46 Hauptkarten, 19 Sonderkarten. Preis RM. **6,—**.

Die Continental-Straßenkarte

für Rad- und Kraftfahrer bietet auf Reisen unschätzbare Dienste. Klares Kartenbild im Maßstabe 1 : 300 000. Die Continental-Straßenkarte besteht aus 54 Blättern, die patentgefalzt in festem Umschlag liegen. Preis pro Blatt RM. **0,75**, das vollständige Werk, 54 Karten in dauerhaften Kartons, RM. **38,—**.

Obige 4 Reiseführer sind zu beziehen durch jede Automobil-, Fahrrad- oder Buchhandlung, sowie von der
CONTINENTAL CAOUTCHOUC- UND GUTTA-PERCHA-COMPAGNIE, HANNOVER.
Wiederverkäufern gewähren wir den üblichen Händlerrabatt.

Digitized by Google



Aus dem Geschäftsbericht der Adlerwerke

vorm. Heinrich Kleyer A.-G., Frankfurt a. M.

Bei den Adlerwerken findet am heutigen Tage die 35. ordentliche Generalversammlung statt, in der über eine Zusammenlegung des Aktienkapitals im Verhältnis von 2 : 1 beschlossen werden soll. Wir entnehmen dem Geschäftsbericht die folgenden Ausführungen. *Die Schriftleitung*

Die deutsche Automobilindustrie, deren Gesamterzeugung im Jahre 1928 den Wert von über einer Milliarde Reichsmark erreichte, steht seit der Währungsstabilisierung wie kaum ein anderer Industriezweig im Vordergrund wirtschaftlicher und fabrikatorischer Erörterungen. Hierbei ist eine gewisse Neigung zu erkennen, zwischen der unter anderen Begleitumständen auf ihren heutigen Stand gebrachten Automobilindustrie der U. S. A. und der deutschen Automobilindustrie Vergleiche anzustellen, die zuungunsten der deutschen Automobilindustrie ausfallen müssen, weil ihre Entwicklung, ihre Produktions- und Absatzbedingungen von jenen der Automobilindustrie der U. S. A. grundverschieden sind. Eine weitaus vorteilhaftere Finanz- und Rohstoffbasis, bedeutend größere Absatzmöglichkeiten, eine Periode allgemeinen wirtschaftlichen Aufstiegs, erheblich geringere soziale Lasten und Steuern, enge Beziehungen zu den Zubringeindustrien und deren hohe Leistungsfähigkeit kennzeichnen die bevorzugte Lage der Automobilindustrie der U. S. A. Demgegenüber hat die deutsche Automobilindustrie nicht nur auf diese Vorzüge zu verzichten, sondern sie muß sich mit einem weitaus beengteren Absatzgebiet sowie kapital- und einkommensschwächeren Abnehmerkreisen begnügen.

Bei Ausbruch des Krieges standen deutsche und amerikanische Kraftfahrzeuge konstruktiv und qualitativ auf gleicher Stufe, so daß sich nur hinsichtlich der Produktionsmengen und -methoden Unterschiede ergaben. Der Verlauf seit 1914 hat grundlegende Aenderungen gebracht. Während die amerikanische Automobilindustrie in der Kriegs- und Nachkriegszeit durch den dauernd ansteigenden Wohlstand der Bevölkerung einen ungeahnten Aufschwung nehmen konnte, bedeutete diese Periode für die deutsche Automobilindustrie Stillstand. Sie konnte erst wieder nach Kriegsende ihre Aufmerksamkeit der Automobilerzeugung zuwenden, da ihre Anlagen zum großen Teil für die Herstellung von Kriegsbedarf umgestellt worden waren.

Durch einen heute kaum noch richtig einzuschätzenden Kapital- und Rohstoffmangel und behindert durch Lohnkämpfe mußte sich die deutsche Automobilindustrie bis knapp zum Ausgang der Inflation auf provisorische Teillösungen beschränken. Erst nach Beendigung des Ruhrkampfes und Errichtung einer stabilen Währung konnte die eigentliche Umstellung in Angriff genommen werden. Um den Vorsprung des Auslandes einzuholen, mußten diese Arbeiten beschleunigt durchgeführt werden. Trotz Anspannung aller Kräfte erstreckten sich diese Arbeiten über einige Jahre, denn sie konnten wegen Kapitalmangels nur allmählich durchgeführt werden. Diese Umstellungsperiode benutzte die Automobilindustrie der U. S. A. zum Vorstoß am deutschen Markt, der noch durch degressive Zölle gefördert wurde.

Der deutsche Einfuhrzoll ist vom Juli 1926 bis Juli 1928 von 250,— RM. auf 75,— RM. für 100 kg gesenkt worden. Die Senkung ist in kurzen Zeitabständen erfolgt, so daß die mit dem erhöhten Einfuhrzoll verknüpfte Absicht, der deutschen Automobilindustrie zu ihrer Entwicklung eine gewisse Atempause zu lassen, illusorisch gemacht wurde. Die rasche Senkung der Einfuhrzölle ist der ausländischen Automobilindustrie besonders zugute gekommen.

Als Wertzoll umgerechnet, entspricht der Gewichtszoll von 75,— RM. für 100 kg nach den Angaben des Reichsverbandes der Automobilindustrie 16 Prozent. Demgegenüber stehen folgende Wertzölle anderer Länder: Australien 55 Prozent, Frankreich 45 Prozent, Japan 35 Prozent, Kanada 35 Prozent, England und Irland 33⅓ Prozent, Argentinien 25 Prozent, U. S. A. 25 Prozent. Der deutsche Einfuhrzoll ist also weitaus geringer als derjenige aller dieser Länder.

Bei der Wichtigkeit, die der deutschen Automobilindustrie für das gesamte Wirtschaftsleben beizumessen ist, sollte es sich die deutsche Regierung mehr als bisher angelegen sein lassen, ihre Interessen zu fördern.

Im Geschäftsjahr 1927/28 wurden bei den Adlerwerken Rationalisierung und Ausbau der Betriebe fortgeführt. Die verbesserten Fabrikationseinrichtungen zeitigten ein besseres und preiswerteres Endprodukt, so daß eine mehr als 20prozentige Steigerung des Umsatzes gegenüber dem Vorjahr

Digitized by Google

erzielt werden konnte. Wenn trotzdem das Erträgnis den gehegten Erwartungen nicht entspricht, so ist dieses darauf zurückzuführen, daß die durch die Rationalisierung erzielte Verbesserung und Verbilligung der Endprodukte sich bei dem infolge allgemein rückläufiger Konjunktur abflauenden Automobilabsatz nicht so auswirken konnten, wie es die hohen Aufwendungen für die im Kreditwege beschafften Geldmittel zur Durchführung der Rationalisierung und zur Einführung der Standard-Typen bedingten. Eine volle Auswirkung dieser Investitionen darf erwartet werden, sobald sich die Aussichten für das deutsche Wirtschaftsleben bessern und auch der Export nicht durch hohe Zollabgaben in dem bisherigen Maß erschwert wird.

Die Beobachtung des deutschen Absatzgeschäftes lehrt, daß die deutschen Käufer sich mehr und mehr dem Qualitätswagen zuwenden in der richtigen Erkenntnis, daß sie durch seine Bevorzugung auf die Dauer am günstigsten abschneiden. Um noch breiteren Abnehmerkreisen die Anschaffung eines erstklassigen Markenfabrikats zu ermöglichen, ist im neuen Geschäftsjahr die Rationalisierung fortgeführt worden.

Die betriebstechnische Reorganisation steht bis auf den Ausbau der Transportanlagen zwischen den einzelnen Werken vor ihrem Abschluß. Die Arbeiten zur Hebung des in- und ausländischen Absatzes sind mit gutem Erfolg in die Wege geleitet worden. Für die nächste Zeit ist aber auf diesem Gebiete noch mit Ausgaben zu rechnen, da die Verbreiterung einer das In- und Ausland umfassenden Verkaufsorganisation sich erst nach Ablauf einer gewissen Zeit auswirken kann. Ohne die Hilfsbereitschaft des uns nahestehenden Banken-Syndikats wäre es in der relativ kurzen Zeit nicht möglich gewesen, alle Werksanlagen auf ihren heutigen hohen technischen Stand zu bringen und die administrative Reorganisation in die Wege zu leiten.

Der Absatz an Schreibmaschinen, der in weitaus geringerem Maße wie das Automobilgeschäft Konjunktur- und Modeschwankungen unterworfen ist, zeigt eine steigende Tendenz. Alle Modelle erfreuen sich im In- und Ausland dauernder Nachfrage. Das Fahrradgeschäft hat durch das Vordringen des Motorrades und infolge erhöhter verkehrstechnischer Schwierigkeiten für Radfahrer an Bedeutung eingebüßt. Der Absatz der innerdeutschen Produktion ist rückläufig. Dank der Qualität unserer Erzeugnisse konnten aussichtsreiche Verbindungen mit dem Ausland angeknüpft werden, die einen Ausgleich für das gedrückte Inlandgeschäft erwarten lassen. Im Verhältnis zu dem Automobilgeschäft vermochten die anderen Produktionszweige keinen nennenswerten Einfluß auf das Ergebnis des Geschäftsjahres auszuüben. *1498*

Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie in den Augen des Kraftfahrzeughandels

Der Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes (Deutscher Automobil-Händler-Verband), Berlin, legt seinen Geschäftsbericht für 1928 vor, in dem ausführlich auf die Lage des Kraftfahrzeughandels und naturgemäß auch der Kraftfahrzeugindustrie eingegangen wird. Zunächst wird festgestellt, daß die starke Produktionssteigerung auch im Jahre 1928 angehalten hat. Der Wert der Gesamterzeugung in 1928 wird auf 1050 (1927: 863) Mill. RM. geschätzt, was eine Steigerung um 21 Prozent bedeutet. Die gesamte Kraftfahrzeugfabrikation ist schätzungsweise (ohne Motoren-, Motorboot- und Flugzeugfabriken) in 1928 der Stückzahl nach um 39 Prozent größer gewesen als 1927. Auf Kraftwagen allein entfällt dabei eine Produktionsausweitung um 20 Prozent, wovon im einzelnen auf Personenwagen 18 Prozent, auf Lastkraftwagen 23 Prozent, auf Omnibusse 31 Prozent und auf Sonderfahrzeuge 26 Prozent kommen. Die Krafträderfabrikation ist insgesamt um 65 Prozent gegenüber dem Vorjahre gestiegen, wovon auf Großkrafträder 17 Prozent, auf Kleinkrafträder jedoch 370 Prozent entfallen. Daraus ergibt sich, daß die Produktion an Kleinkrafträdern, also wohl auch die Nachfrage nach Kleinkrafträdern, ganz außerordentlich gestiegen ist. Der Stückzahl nach wird die Kraftwagenproduktion der deutschen Werke, soweit sie erfaßbar ist, auf 150 200 geschätzt, wovon 108 000 Personenwagen sind, die Krafträdererzeugung auf 140 000, wovon 55 000 Kleinkrafträder sind. 27 Fabriken stellen 95 Personenwagentypen, 22 Fabriken 91 Lastwagentypen und 18 Fabriken Motorräder her.

Die Rationalisierung der Automobilindustrie hat, wie festgestellt wird, in 1928 bemerkenswerte Ergebnisse gezeitigt. Der Produktionseffekt des einzelnen Arbeiters habe sich weiter verbessert. Obwohl der Lohnanteil des Arbeiters im Durchschnitt von 2060 auf 2390 RM. gestiegen sei, sei angesichts der viel größeren Leistungssteigerung der auf den einzelnen Wagen entfallende Lohnanteil immer noch um 60 Prozent gesunken.

Zur Finanzierung des Kraftfahrzeuggeschäftes wird u. a. festgestellt, daß der Anteil des Abzahlungsgeschäftes am Umsatz in Personenwagen im Durchschnitt 68 Prozent ausmacht. Die Erfahrungen, die mit der Abwicklung der Abzahlungsverkäufe gemacht wurden, seien nicht immer erfreulich gewesen. Was die Aussichten anlangt, so werden diese für das Motorradgeschäft als hoffnungsvoll bezeichnet. Für das Wagengeschäft wird angenommen, daß der Rückschlag, den 1928 brachte, zum Stillstand gekommen ist, ohne daß man eine günstige Prognose wagt. *1499*

Digitized by Google

Kleine Mitteilungen

Die Marktlage für Benzol

In den letzten Monaten hat sich die Lage kaum verändert. Zwar ist der Absatz der Benzolerzeugnisse in gleicher Weise wie derjenige aller anderen Autokraftstoffe durch die außerordentlich ungünstigen Witterungsverhältnisse dieses Winters nachteilig beeinflußt worden; die schon seit geraumer Zeit zu verzeichnende feste Grundstimmung des Benzolmarktes hat dadurch jedoch keine Einbuße erlitten. Auch die an einzelnen Plätzen zurzeit in Erscheinung tretenden Preiskämpfe im Kraftstoff-Geschäft vermögen der Stabilität des Benzolmarktes, die ihre Stütze in den festen Weltmarktpreisen für Benzol findet, keinen Abbruch zu tun.

Entsprechend der in den letzten Monaten stark gestiegenen Kokserzeugung ist eine, wenn auch nicht sehr große, Zunahme der Benzolerzeugung zu verzeichnen gewesen. Im Hinblick auf den sich ständig vergrößernden Kraftstoffverbrauch Deutschlands wäre es zu begrüßen, wenn es gelänge, die deutsche Benzolerzeugung auf der jetzigen Höhe zu erhalten. Insbesondere steht zu hoffen, daß die vor einigen Tagen erfolgte Kündigung des Lohnabkommens durch die Bergarbeiterverbände auf die Benzolerzeugungsbetriebe keine störende Auswirkung haben wird, da ein etwaiger Benzolerzeugungsausfall bei den jetzigen verhältnismäßig geringen Lagerbeständen an Benzol recht unangenehme Folgen für die Versorgung des deutschen Kraftstoffmarktes nach sich ziehen muß. *1491*

Saisonmäßige, aber nur geringe Belebung des Automarktes

In der starken Ausweitung der Aufnahmefähigkeit des Automarktes, die für die beiden Jahre 1927 und 1928 charakteristisch ist, war bereits gegen Ende vorigen Jahres eine Stockung eingetreten. In den Monaten Januar und Februar ging der Umsatz infolge der ungewöhnlichen Kältegrade für inländische und mehr noch für ausländische Marken stark zurück. — Zwar konnte sich die Einfuhr im Februar mit 1260 Personenwagen auf der Höhe des Vorjahres halten, aber die Ablieferungen der Montagewerkstätten, die heute mit etwa zwei Drittel an dem gesamten Anteil des Auslandes beteiligt sind, gingen auffallend stark zurück. In der zweiten Hälfte des März hat der Automarkt nach Eintritt günstigerer Witterungsverhältnisse die saisonmäßige Belebung erfahren, die wohl im Lastkraftwagen-, nicht aber im Personenwagengeschäft den Erwartungen entsprach, die man nach den guten Frühjahrsumsätzen der Jahre 1927 und 1928 gehegt hatte. Das Kraftfahrzeugsteueraufkommen stieg auf 16,5 Mill. RM. gegenüber 11,3 im Februar und 13,68 Mill. im März 1928. — Die Ablieferungen der Werke lagen im vorigen Jahr ungefähr 35 v. H. über dem Monatsdurchschnitt des Gesamtjahres. Bisher sind sie in diesem Jahre dahinter zurückgeblieben. Eine Ausnahme machen die Gebrauchswagen der Zwei- bis Drei-Liter-Klasse, in denen einige Firmen einen bemerkenswert guten Absatz erzielten. Im allgemeinen aber macht sich das Abbröckeln der allgemeinen Wirtschaftskonjunktur bemerkbar, und offensichtlich wird die Kauflust durch die Unsicherheit gegenüber dem Ausgang der Pariser Verhandlungen abgeschwächt. Die Preise vor allem der kleineren Wagen haben in Erwartung eines stärkeren Wettbewerbs nochmals nachgegeben. Auch bei Personenwagen mittlerer Stärke wurde eine Belebung des Absatzes durch zum Teil nicht unbeträchtliche Preissenkungen versucht. Die Kredite werden seitens des Publikums in einem Ausmaß in Anspruch genommen, das über das in anderen Ländern übliche Maß nunmehr weit hinausgeht.

Die Umsätze im Lastkraftwagengeschäft sind befriedigend, insbesondere für schwere Typen und Schnellieferwagen. — Dem Motorradgeschäft, das längere Zeit stark unter den ungünstigen Witterungsverhältnissen gelitten hat, sieht man mit guten Erwartungen entgegen; die Vorräte der Werke und Händler sind gegenwärtig noch beträchtlich.

Die deutsche Automobilindustrie auf der Weltausstellung Barcelona

Unter starker Beteiligung des Auslandes öffnet am 19. Mai die Weltausstellung Barcelona als die erste Veranstaltung dieser Art nach dem Kriege ihre Pforten. Die Fahrzeugindustrie ist im Verkehrspalast untergebracht, in dem die deutsche Gruppe in einer einheitlich ausgestatteten Abteilung von 2990 qm zusammengefaßt ist. Unter den 24 deutschen Firmen dieser Gruppe befinden sich Flugzeug- und Lokomotivfabriken. Das Hauptkontingent stellt jedoch der Kraftfahrzeugbau und die Zubehörindustrie mit insgesamt 16 Fabriken.

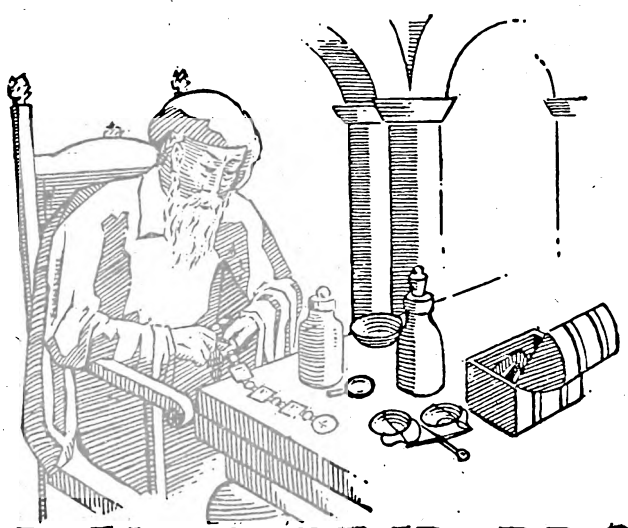
Von Personenwagenfabriken sind vertreten: Brennabor-Werke, Brandenburg (Havel); Daimler-Benz A.-G., Stuttgart-Untertürkheim; Horchwerke A.-G., Zwickau; NAG, Berlin - Oberschöneweide; Adam Opel A.-G., Rüsselsheim, und Stoewer-Werke A.-G., Stettin. Lastkraftwagen stellen aus: H. Büssing A. - G., Braunschweig; Daimler - Benz A. - G., Gaggenau; NAG, Berlin-Oberschöneweide, und Adam Opel A.-G., Rüsselsheim. Von den Motorradfabriken beschicken die Ausstellung: Bayerische Motorenwerke A.-G., München; Deutsche Industrie-Werke A.-G., Berlin-Spandau; R. Stock & Co. A.-G., Berlin-Marienfelde, und die Zschopauer Motorenwerke I. S. Rasmussen A.-G., Zschopau i. Sa. — Die Firmen: Robert Bosch A.-G., Stuttgart, Aero-Motor- und Auto-Zubehör A.-G., Berlin, Bergische Stahl-Industrie Remscheid, Erste Automatische Gußstahlkugelfabrik vorm. F. Fischer, Schweinfurt, und die „Ringfeder" G. m. b. H., Uerdingen, repräsentieren in Barcelona die deutsche Zubehörindustrie. Der Reichsverband der Automobilindustrie hat einen besonderen Stand auf der Ausstellung eingerichtet, in dem er durch seine Vertreter Auskünfte erteilt. — Die deutschen Aussteller hoffen in Barcelona vor allem, mit südamerikanischen Interessenten in engere Fühlung zu kommen. Zwar gehören die südamerikanischen Länder und vor allem Argentinien bereits in bescheidenem Umfang zu den Abnehmern für deutsche Lastkraftwagen, aber der außerordentlich aufnahmefähige Markt ist für Personenwagen bisher noch fast unerschlossen.

Firmenberichte

Berlin-Karlsruher Industriewerke, Wittenau. Die Kugellagerfabrik hat im abgelaufenen Geschäftsjahr zufriedenstellend gearbeitet. Trotz schärfster Konkurrenz der Mitglieder der Kugellagerkonvention gelang es ihr, den mengenmäßigen Anteil an Syndikatslieferungen nicht unbeträchtlich zu erhöhen.

Bayerische Motorenwerke A.-G., München. In der Aufsichtsratssitzung wurde die vom Vorstand vorgelegte Bilanz für das abgelaufene Geschäftsjahr 1928 genehmigt. Diese umfaßt erstmalig auch die Zweigniederlassung Eisenach (vormals Fahrzeugfabrik Eisenach), welche sich seit 1. Oktober

Digitized by Google



PRÆFVNG VND PROBE

Die Käufer edler Metalle vor Täuschung zu bewahren, wurde schon vor Jahrhunderten die Punze geschaffen. Im Ausland bürgerte sie sich nicht ein. Importierte Ware bedarf daher, um deutschem Wertmaß zu genügen, besonders genauer Prüfung und Probe. Es ist nicht alles Gold was glänzt. Sie würden keinen Armreif ohne Punze für echt anerkennen. Weshalb genügt Ihnen beim Autokauf eine Garantie der Worte? — Fordern Sie Beweise.

Für jedes Produkt unseres Hauses gewähren wir Ihnen vorbehaltlos eingehendste Prüfung und Probe, denn selbst die kleinsten Details der Konstruktion wie der Ausstattung zeigen größte Sorgfalt und Hingabe. —

Wir produzieren in großen Mengen — aber keine Massenprodukte, sondern Erzeugnisse hohen Ranges, deren Preise wir nur durch Rationalisierung und Umsatzsteigerung so ungemein billig ausbalancieren konnten. Jeder „Adler Standard" vereint Qualität, Geschmack, Leistung, Komfort und Zuverlässigkeit. —

Im Listenpreis inbegriffen die *Gesamtheit* jener wertvollen Einrichtungen, von welchen die Massenfabrikate nur *vereinzelte* Sonderproben geben. Wenn man Ihnen also einen „ebenso guten" Wagen offeriert, so prüfen Sie, ob er den *Tatsachen-Vergleich* mit „Adler Standard" aushält. Fordern Sie *Beweise* — und begnügen Sie sich nicht mit Worten!

„Adler Standard 6" 7mal und „Adler Standard 8" 9mal gelagerte Kurbelwelle mit 124,4 qcm und 154,6 qcm Lagerfläche. Normaldrehzahl 2400 U./M. — 4mal und 6mal gelagerte Nockenwelle. Original „Lockheed" Sicherheits-Öldruck-Vierradbremse mit vollem Bremsausgleich, Original „Bowen" Einpedaldruck-Zentralschmierung mit 60 Atmosphären Druckwirkung, Original „Bendix-Silent"-Anlasserantrieb. Original „Ambi-Budd"-Ganzstahl-Karosserien. Gesonderte Öl-Betriebsstoff- und Luftfilter. — Reichlichste Verwendung von Elektron-Leichtmetall. — Trockene Einscheibenkupplung. — Weitdimensionierte Vollfederung. Kugel-Rollen-Gleitlager im Getriebe. — Gesonderte Stoß-Dämpfer mit Servowirkung. — Doppelfaden-Biluxlampen. — Stoß-Stangen hinten und vorn. — Licht- und Signaltaster am Steuerrad. — Elektro-Fahrtrichtungsanzeiger und Scheibenwischer. — Indirekt beleuchtetes Armaturenbrett. — Tachometer. — Öldruckmesser. — Ampèremeter für Ladung und Verbrauch. — Ableuchtlampe. — Reichliches Werkzeug. — Wagenheber.

ab Werk

„Adler Standard 6" 10/45 PS 4—5sitzige Innensteuer-Limusine RM. 6750.—
„Adler Standard 6" 12/50 PS 4—5sitzige Innensteuer-Limusine RM. 6975.—
„Adler Standard 6" 12/50 PS 6—7sitzige Pullman - Limusine RM. 8300.—
„Adler Standard 8" 15/70 PS 6—7sitzige Pullman - Limusine RM. 10500.—

Das sind unsere Beweise.

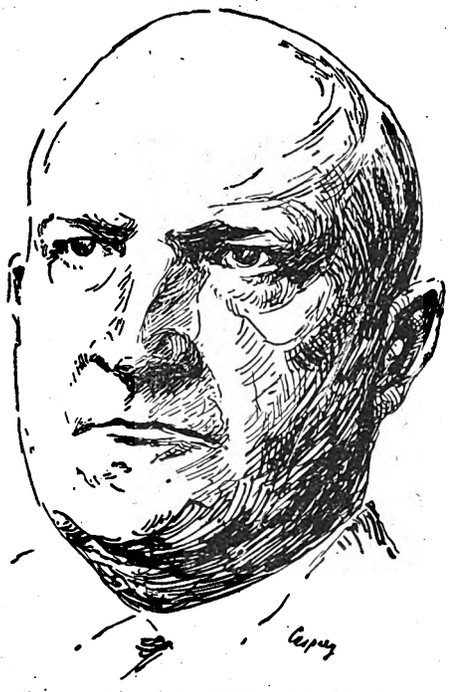
Adlerwerke

VORMALS HEINRICH KLEYER, FRANKFURT AM MAIN

Filiale Berlin: Belle-Alliance-Str. 6 u. Unter den Linden 12-13. — Weitere eigene Werk-Filialen in: Breslau, Hamburg, Hannover, Karlsruhe i. B., Königsberg i. Pr., Leipzig, München, Nürnberg, Stuttgart. — Vertreter an allen größeren Orten

sch-a

Digitized by Google



Generaldirektor Willy Tischbein
von der Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover, dessen Name in Verbindung mit den Fusionsbestrebungen in der deutschen Gummiindustrie jetzt viel genannt wird

1928 im Besitz der Gesellschaft befindet und zeigt demzufolge durchweg erhöhte Zahlen. Der für den 22. Mai nach München einzuberufenden Generalversammlung soll vorgeschlagen werden, aus dem nach 1 848 302 RM. Abschreibungen (i. V. 925 899) verbleibenden Reingewinn von 2 809 385 RM. (1 911 926) einschließlich Vortrag dem ordentlichen Reservefonds 300 000 RM. zuzuweisen, wodurch dieser auf 2 700 000 RM. steigt, und eine Dividende von 14 Prozent auf das erhöhte Aktienkapital von 16 Mill. RM. (14 Prozent auf 10 Mill. RM.) auszuschütten.

Große Kasseler Straßenbahn A.-G. Der Magistrat der Stadt Kassel hat die Firma Auto-Peter käuflich erworben. Man nennt einen Kaufpreis von 2,75 Mill. RM. Die Firma Auto-Peter, die ihren Kasseler Omnibusverkehr mit 13 modernen Autobussen betrieb, verursachte der Kasseler Straßenbahn einen großen Einnahmeausfall. Die Firma Auto-Peter hatte es auch durchgesetzt, für weitere drei Linien die Konzession zu erhalten, worauf sie einen Autopark im Werte von 780 000 RM. anschaffte. Wie verlautet, soll nun gemeinsam mit der Stadt Kassel und der Großen Straßenbahn A.-G. eine Kasseler Omnibus-Gesellschaft (Kog) mit einem Kapital von zunächst 300 000 RM. für den gemeinschaftlichen Betrieb dieser Konzessionslinien von Auto-Peter geschaffen werden, wobei die Stadt Kassel die Mehrheit der Geschäftsanteile besitzen wird, um dabei auch zugleich an dem Betrieb der Kasseler Omnibus G. m. b. H., die sich im Besitz der Großen Kasseler Straßenbahn befindet, mitbeteiligt zu werden.

Hannoversche Maschinenbau A.-G., Hannover-Linden. Es wird für das Zwischen-Geschäftsjahr vom 1. Juli bis 31. Dezember 1928 ein Betriebsüberschuß von 4,15 Mill. RM. (3,62) ausgewiesen, aus dem ein Reingewinn von 12 069 RM. verbleibt. Nach dem Bericht des Vorstandes halten die schwierigen Verhältnisse in der deutschen Maschinenindustrie unvermindert an. Die Abteilung Kleinautobau hat Mitte Februar mit der Lieferung des Cabriolets begonnen. Die

Saubere, trockene Zündkerzen!
Kein Verkleben von Ventilen und Kolbenringen!
Hohe Kompression und Leistung durch

SPIDOLIN!

Deutsche, kauft nur solche Automobilöle, durch deren Gebrauch die deutsche Wirtschaft gestärkt und gefördert wird!

Spidolin-Gesellschaft
mit beschränkter Haftung
Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 15
Fernsprecher: Amt Norden 12767

Digitized by Google

vorliegenden Händlerabschlüsse lassen in dieser Abteilung für dieses Jahr eine gute Beschäftigung erhoffen. Ueber die Aussichten des neuen Geschäftsjahres äußerte sich die Verwaltung, daß man für den Lokomotivbau wenig günstig sehe.

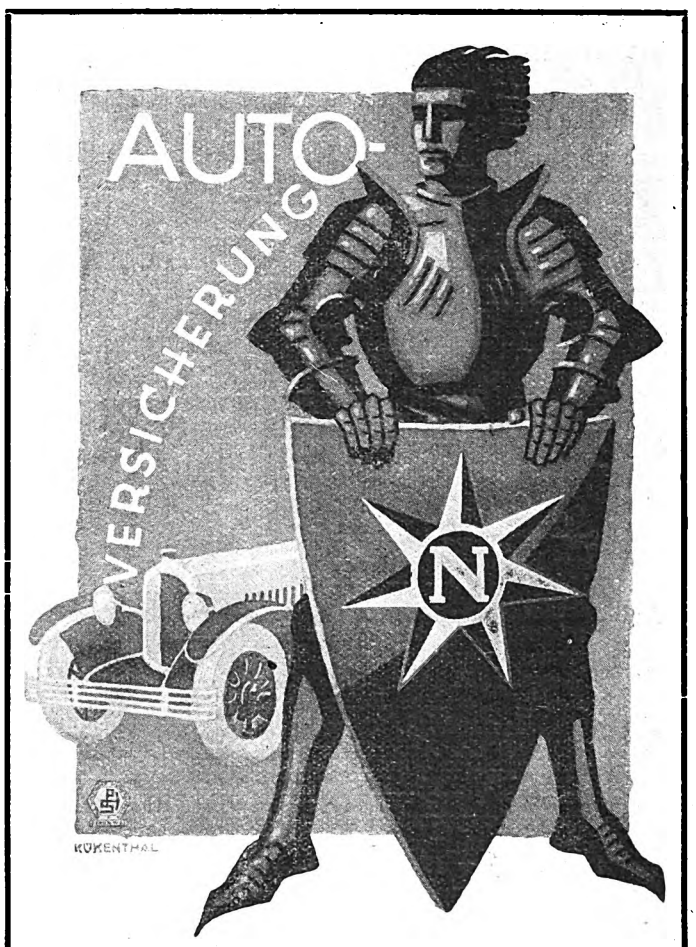
(Fortsetzung von Seite 182)

schaft charakteristisch ist. Die fortschreitende Expansion der ausländischen Automobilindustrie läßt deutlich drei Stadien erkennen: erstens die Ausfuhr von fertigen Fahrzeugen, zweitens die Errichtung von Montagewerkstätten auf den Absatzmärkten, und drittens den Aufkauf fremder Produktionsstätten. Es ist fraglich, ob sich die damit vorläufig beabsichtigte Erzeugung in Deutschland auf die Dauer durchführen läßt, und ob die starke Kapitalkraft allein schon einen Ausgleich für die in Deutschland aufzubringenden Sonderlasten zu geben vermag.

Die Gefährdung durch das Vordringen des Auslandes betrifft vorläufig lediglich den Personenwagenbau, und dort wiederum vornehmlich den in Massen hergestellten Kleinwagen.

Man braucht Amerikas riesigen Anteil von 95% an der Weltproduktion nicht resignierend der verschwindend kleinen Erzeugung des eigenen Landes gegenüberzustellen. Den Riesenbetrieben gegenüber haben die deutschen Kleinbetriebe den unschätzbaren Vorteil der Elastizität und Anpassungsfähigkeit an den technischen Fortschritt.

Notwendig ist die Förderung und Zusammenfassung der wissenschaftlichen Forschungsarbeit, der auch das vom Reichsverband der Automobilindustrie ins Leben gerufene Forschungsinstitut für das Kraftfahrwesen dienen will. In diesem Sinne gilt für die Tätigkeit der Automobil- und Flugtechnischen Gesellschaft das Wort Friedrich List's: „Die Kraft, Reichtümer zu schaffen, ist unendlich wichtiger als der Reichtum selbst; sie verbürgt nicht nur den Besitz und die Vermehrung des Erworbenen, sondern auch den Ersatz des Verlorenen."



Auskunft durch

NORDSTERN

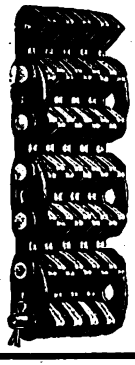
Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

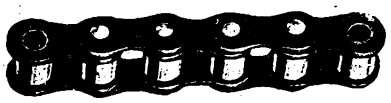
Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

AUTOK **Automobil-Ketten und Kettenräder**

für jeden deutschen u. ausländischen Wagen

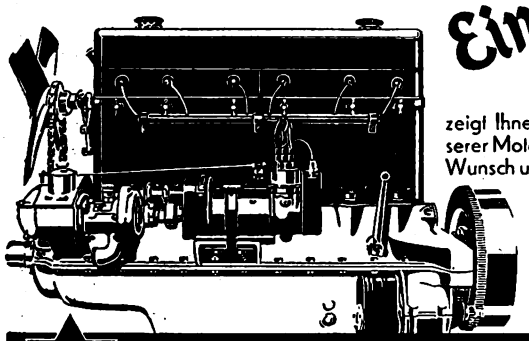


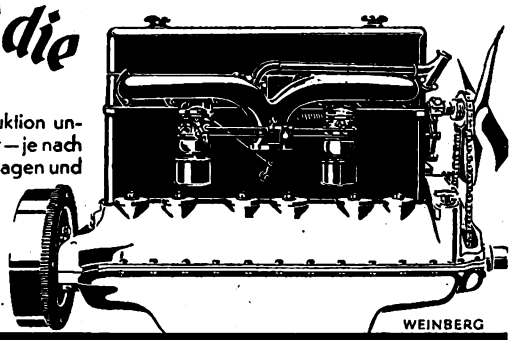


AUTOK-AKT.-GES.
Fabrik für Triebketten
Berlin - Adlershof
Tel. Adlershof 207/208
Telegr.: Autoketten
Berlin-Adlershof

Ein Blick unter die Motorhaube

zeigt Ihnen die vortreffliche Einblock-Konstruktion unserer Motoren, die als Vier- oder Sechszylinder — je nach Wunsch und Beanspruchung — in unsere Lastwagen und Omnibusse eingebaut werden. Mit dieser Konstruktion haben wir einen modernen Motor geschaffen, dessen hohe Leistung bei einfacher, übersichtlicher Form von jedem Kenner immer wieder bewundert wird.





WEINBERG

HENSCHEL & SOHN A-G KASSEL · LASTWAGEN OMNIBUSSE

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Der derzeitige Stand der Normung im Kraftfahrzeugbau.** Szénásy. Adac, 1. März 1929, S. 12. Vorteile der Normung für Fabrik und Verbrauch. Beispiel eines Normblattes. Übersicht über die genormten und zu normenden Kraftwagenteile.

I. **Vor 42 Jahren.** Spurrier. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 62. Rückblick, im wesentlichen auf die Geschichte der Fa. Leyland. Fortschritte im Kraftwagenbau. Alte Dampfwagen. Sonderwagen für die Fliegertruppe.

I. **Zuverlässigkeit des Straßenfahrzeuges.** Dennis. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 68. Antrieb. Englische Bestrebungen. Versuche. Der geeignetste Wagen. Bemerkenswerte Leistungen. Lehren des Krieges. Anforderungen an die Werkstoffe. Einzelteile.

IIa. **Der Motor als Bremse.** Born. Adac, 1. März 1929, S. 17. Verschiedene Arten, den Motor als Bremse zu gebrauchen. Gebrauch des Motors als Bremse immer möglich. In Kurven oder bei schnellem Lauf nachhelfen mit Radbremse.

IId. **Untersuchungen zur Dynamik des Zündvorganges.** Klüsener. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1580. Entzündung eines Heptan-Luftgemisches in einem Gefäß; Beobachtung des Druckverlaufs. Form der Flammenfront. Einfluß der Wirbelung. Erklärung der Vorgänge.

IIg. **Cabriolet 614.** Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Februar 1929, S. 84. Beschreibung und Konstruktionsplan einer Karosserie mit vier Sitzen und vier Türen.

IIg. **Neues von der Karosserie.** Kirchner. Auto-Magazin, Februar/März 1929, S. 978. Holz- und Blechaufbauten. Dachgestell. Technik des Lackierens. Geräuschlose Wegmann-Karosserie.

IIh. **Kupplungen bei Anhängern an Lastkraftwagen.** Schmidt. Deutsche Fahrzeug-Technik, 20. Januar und 5. Februar 1929, S. 39 und 60. Beschreibung (mit Abbildungen) der Krupp-Kupplung, der unfallverhütenden Flächenkupplung, Patent Schulz, der Schnellkupplung „Gefahrlos", von zwei Ahlborn-Kupplungen usw.

IIIa. **Registrierapparat zum Studium von Fahr- und Bremseigenschaften eines Fahrzeugs.** Lipschitz. Motwg. 10. Dezember 1928, S. 829. Versuche mit Hilfsrad in schwenkbarem Rahmen mit Aufzeichnung des Weges, der Geschwindigkeit, der Beschleunigung.

III a. **Gesetzentwurf für Regelung des über die Grenzen eines Einzelstaats hinausgehenden Kraftverkehrs.** Ry.-Age, Motor Transport Section, 26. Januar 1929, S. 295. Ein Gesetzentwurf, der dem amerikanischen Kongress von einem Mitglied vorgelegt worden ist, soll den Kraftwagenverkehr regeln. Er soll der Aufsicht des Bundesverkehrsamts unterstellt werden.

IIIa. **Straßenverkehr in unentwickelten Ländern.** Thornycroft. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 50. Kraftverkehr der Südafrikanischen Eisenbahnen. Versuchsbetrieb. Länge der Kraftwagenstrecken bald größer als Länge der Eisenbahnen. Tarife.

IIIc. **100 Jahre Omnibus.** Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 44. Rückblick auf die erste Zeit des Londoner Omnibusverkehrs.

IIIe. **Benzin contra Elektrizität für das Kleinauto.** Heck. Umschau, 26. Januar 1929, S. 65. Vorteile und Nachteile des Benzinmotors und des elektrischen Antriebes. Der Vorzug wird dem Benzinmotor gegeben.

IIIe. **Die Verwendung von wasserfreiem Alkohol als Kraftstoff.** v. Keußler. Klein-Motor-Sport, Ende Dezember 1928, S. 537. Störungen bei Verwendung von Alkohol als Kraftstoff werden auf dessen Wassergehalt zurückgeführt. Alkohol muß daher wasserfrei sein. Er kann dann vorteilhaft mit Benzin und Benzol gemischt werden.

V. **Tankanlagen für Kraftfahrzeuge.** Walther. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1595. Sicherung durch Schutzgas, Kiestöpfe, Flüssigkeitsvorlagen, Benzindampf, Luftgemisch und Wasserfüllung. Verschiedene Vorrichtungen zum Zapfen.

VI. **Kopenhagener Salon.** Szénásy. Adac, 8. März 1929, S. 16. Verkaufsausstellung, nur bewährte Fahrzeuge. Amerika überwiegend, Deutschland gut vertreten.

VI. **Lastwagen, Standbeschreibungen.** Auto-Ztg., Berlin, 14. November 1928, S. 41. Daimler-Benz-Omnibus-Fahrgestell, Opel-2-t-Schnell-Lastwagen mit 6 Zylindern, Zweitonner der International Harvester Co. Linke-Hofmann-Karosserie mit Stahlgerippe auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

VI. **Mailänder Motorrad-Ausstellung.** Adac, 1. Februar 1929, S. 8. 500-ccm-Della-Ferrera-Motorrad, Rossi-Motorrad mit Leichtmetall-Gußrahmen, englische Ascott-Pullin-Allwettermaschine.

VI. **Sportwagen herrschen vor bei der Ausstellung.** Stillman. Aut.-Ind., 8. Dezember 1928, S. 821. Beschreibung von Wagen mit Einzelheiten auf der New Yorker Automobil-Ausstellung.

VII. **Die Frage der Straßenoberfläche.** Chapman. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 68. Neuere Fortschritte. Forderungen, die an die Straßendecke gestellt werden. Baustoffe. Holzpflaster. Beton. Gummi.

VII. **Stoßhaftigkeit von Straßen und Verkehrserschütterungen durch Straßenfahrzeuge.** Langer und Thomé. Zeitschrift V. D. I., 3. November 1928, S. 1561. Verfahren zum Messen der Verkehrserschütterungen. Begriff Stoßgrad. Bodenbewegungen bei verschiedenen Fahrzeugen, Fahrgeschwindigkeiten. Verwendung von Seismographen. Verkehrserschütterungen und Erdbebenskala.

VII. **Vom Straßen- und Luftverkehr.** Risch. Umschau, 19. Januar 1929, S. 41. Vorteil der Straße: Fahrzeuge verschiedener Art können sich auf ihr bewegen. Anteil des Kraftwagens am Straßenverkehr. Unfälle. Leistungen der Fahrzeuge. Staubbelästigung durch Kraftwagen. Kraftwagenstraßen. Erhöhung der Anfahrbeschleunigung und Bremsverzögerung.

IX. **Amerikas Automobil-Erzeugung.** Adac, 8. März 1929, S. 17. Steigende Erzeugung, verschärfter Wettbewerb. Billige Wagen bevorzugt.

IX. **Das deutsche Kraftfahrzeug zahlt die höchsten Steuern.** Adac, 1. Februar 1929, S. 7. Vergleich mit der Besteuerung in Amerika.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

Nr 110 K

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

CALMON
Reifen

der Reifen
für stärkste
Beanspruchung!

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 10. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. Mai 1929

Digitized by Google

FAHRT

OLEX

STRAX
DAS GUTE AUTO-BENZIN

OLEXIN
DAS BENZIN-BENZOL-GEMISCH

OLEXOL
DAS QUALITÄTS-AUTO-ÖL

OLEX-
TANKSTELLEN
ÜBERALL

=OLEX= DEUTSCHE PETROLEUM-VERKAUFS-GESELLSCHAFT MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 10 **Berlin, 15. Mai 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin.

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins:
Gesellschaftsfahrt für Berliner M. M. V.-Mitglieder . . . . Seite 197
An unsere Mitglieder! . . . . „ 197
An alle Triptyque-Inhaber! . . . . „ 198
Vertragsfahrschule Berlin . . . . „ 198
M. M. V.-Vereinsabzeichen . . . . „ 198
Zustellung der Vereinszeitschrift . . . . „ 198
VII. Internationales Klausenrennen 1929 . . . . „ 198
W. KORT, Im Auto vom Mittelländ. Meer zum Persischen Golf „ 199
EDGAR SCHLEY, Kraftfahrzeug-Dienstunternehmen . . . . „ 202
Verkehrs-ABC für Groß-Berlin . . . . „ 204
Das Nichtmitsichführen der Steuerkarte und Zulassungsbescheinigung sowie des Führerscheins sind ideell-konkurrierende Zuwiderhandlungen . . . . Seite 206
Verkehrszeichen ohne Polizeiverordnung ungültig! . . . . „ 206
Wann muß der Kraftfahrer hupen? . . . . „ 207
Fragekasten . . . . „ 208
Wo darf man parken? . . . . „ 209
Kraftomnibusse für Stadtverkehr bevorzugt! . . . . „ 210
Steigende Verwendung von Kraftfahrzeugen in Persien . . . . „ 212
Kleine Mitteilungen . . . . „ 213
Firmenberichte . . . . „ 214
Kurse — Preise . . . . „ 215
Fachliteratur . . . . „ 216

Amtliche Mitteilungen

des

Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

Gesellschaftsfahrt für Berliner M. M. V.-Mitglieder

Am **Sonntag, den 26. Mai 1929,** veranstaltet der M. M. V. für seine Berliner Mitglieder und Gäste eine Gesellschaftsfahrt nach

Wendisch-Buchholz.

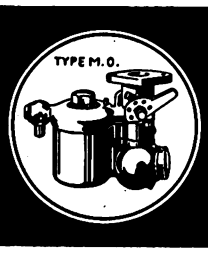
Start: 11 Uhr vormittags auf der Rudower Chaussee hinter dem Neuköllner Krankenhaus.
Gemeinsames Mittagessen im Klubhotel „Deutsches Haus", Wendisch-Buchholz.
Anschließend Geschicklichkeits-Wettbewerb auf dem Sportplatz der dortigen Schützengilde mit nachfolgender Preisverteilung im Schützenhaus.
Gemeinsame Rückfahrt über Teupitz nach Berlin.

Anmeldungen sind bis spätestens zum 21. Mai 1929 an das Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, zu richten. — Nenngeld für den Geschicklichkeits-Wettbewerb RM. 5,—.

An unsere Mitglieder!

Erfreulicherweise hat der M. M. V. durch Neuaufnahmen einen beachtenswerten Zuwachs erhalten. Wir möchten an dieser Stelle nochmals allen denjenigen Mitgliedern, welche werbend für unseren Namen eingetreten sind, unseren besonderen Dank aussprechen.

Gleichzeitig richten wir an alle Mitglieder die herzliche Bitte, jede Gelegenheit zu benutzen, um befreundete Automobilisten und Interessenten des Kraftfahrwesens auf den M. M. V. als den ältesten Automobilklub Deutschlands hinzuweisen und für seine Bestrebungen zu interessieren.



SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

Für alle, die dem M. M. V. nahestehen und seine Ziele kennen, kann über die Tragweite und Notwendigkeit ständigen Wachsens kein Zweifel bestehen. Daher liegt es im eigensten Interesse eines jeden M. M. V.-Mitgliedes, seinem alten Verein neue Mitglieder zuzuführen; denn hier liegt es in seiner Hand, seine Interessenvertretung als Kraftfahrzeughalter zu unterstützen und zu verstärken.

An alle Triptyque-Inhaber!

Alle Triptyque-Inhaber werden gebeten, ihre Triptyques sofort nach Ablauf der Gültigkeitsdauer an uns zurückzugeben, da dieselben als Beleg für die Rückkehr der Kraftfahrzeuge nach Deutschland an die ausländischen Klubs eingesandt werden müssen.

Vertragsfahrschule Berlin

Seit dem 1. April 1929 ist die Autofahrschule des Westens, Berlin-Schöneberg, Vertragsfahrschule des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. Alle Mitglieder und deren Angehörige erhalten auf die Fahrschulgebühren einen Rabatt von 10 %. Wir empfehlen unseren Mitgliedern, hiervon regen Gebrauch zu machen und unsere Fahrschule in weitesten Kreisen zu empfehlen. Nähere Auskünfte erteilt das Generalsekretariat.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein
Das Generalsekretariat

M. M. V.-Vereinsabzeichen

Wir möchten nicht verfehlen, nochmals darauf hinzuweisen, daß es im allgemeinen Interesse liegt, wenn alle im Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein zusammengeschlossenen Automobilisten auch die Abzeichen des M. M. V. führen, und wir richten gleichzeitig an alle Mitglieder die Bitte, unser Abzeichen an möglichst sichtbarer Stelle anzubringen.

Wir bitten diejenigen Mitglieder, welche noch nicht im Besitz unseres Abzeichens sind, uns Ihre Bestellung aufzugeben. Es werden ausgegeben:

Wagenschilder	RM. 10,—	Ausführung in Neusilber
Broschen und Knopfabzeichen	RM. 5,—	und Emaille
Mützenabzeichen	RM. 5,—	
Wimpel, gestickt	RM. 5,—	

Auf Wunsch stellen wir farbige Abbildungen gern zur Verfügung.

Unsere Abzeichen sind im Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, sowie auch in allen Hauptgeschäftsstellen im Reich erhältlich.

Zustellung der Vereinszeitschrift

Verschiedene Mitglieder haben sich bei Unregelmäßigkeiten in der Zustellung der „Automobil-Rundschau" an uns gewandt. Wir machen nochmals darauf aufmerksam, daß hierfür allein das Zustell-Postamt des Empfängers zuständig ist. Auf eine Meldung bei diesem Zustell-Postamt kann sofortige Abhilfe geschaffen werden, während bei dem Umweg vom Bezieher über den M. M. V., Verlag, Verlags-Postanstalt und Absatz-Postanstalt unter Umständen längere Zeit bis zur Abstellung des Fehlers, der ja nur bei der Post liegen kann, verlorengeht.

VII. Internationales Klausenrennen 1929

Unsere Mitglieder sind zur Teilnahme an dem 7. Internationalen Klausenrennen, welches der Automobil-Club der Schweiz gemeinsam mit dem Verband Schweiz. Motorradfahrer am 17. und 18. August 1929 durchführt, eingeladen. Dieses Rennen wird dieses Jahr wiederum als „Großer Bergpreis der Schweiz" ausgefahren und ist für Automobile, Motorräder und Sidecars offen.

Rennreglements nebst Anmeldeformularen können von unserem Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5, bezogen werden.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein e. V.

Sind Sie gut und billig versichert?

Kostenlose Beratung für unsere Mitglieder bei allen Geschäftsstellen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Digitized by Google

Im Auto

vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf*)

Von W. KORT

Rast an der irakisch-persischen Grenze. Der Turm auf dem Hügel gehört zu einer alten Befestigung

Fahrt zur persischen Grenze

Von Bagdad aus geht eine Bahn bis Chanikin an der persischen Grenze, und ich krabbelte am Abfahrtsabend in einen Bahnwagen dritter Güte hinein. Krabbeln sagte ich! Sehr richtig, ganz wortwörtlich! Es war eine Krabbelei, denn es ging über Menschenleiber. Es war wirklich zum Brechen voll. Ich eroberte dennoch einen Sitzplatz. Dann habe ich eine Nachtfahrt durchlebt, na, ich danke für Wiederholung. Vierter Güte von Köln bis Danzig ist eine Salonfahrt dagegen.

Chanikin liegt schon etwa 200 Meter hoch. Ich bildete mir ein, daß es bereits bessere Luft hier gäbe. Um neun Uhr kam ich an, um elf Uhr hatte ich bereits einen Platz auf einem leichten Lastwagen belegt, und zwar neben dem Chauffeur. So schnell ging die Sache, daß ich ganz erstaunt darüber war. Der Inhalt des Wagens war lebendig und bestand aus Moslems, die von Mekka zurückkamen. Der Platz kostete mich bis nach Kermanschah — ohne Trinkgeld für den Führer — sechs Toman, das sind vierundzwanzig Mark, da der Toman ungefähr Dollarkurs hat. Um zwölf Uhr sollte gefahren werden. Daß wir tatsächlich schon um zwei Uhr nachmittags dann wirklich fuhren, brachte mich ganz aus dem Konzept. — War ich denn nun noch im Orient oder nicht? Jedenfalls wurde ich durch diese aufregende Pünktlichkeit ganz nervös. Das lag jedenfalls am Führer, der ein Kaukasier war. — Kurz vor der Abfahrt machte ich noch vom Dache des Khans aus eine Aufnahme von Chanikin „über den Dächern", wobei ein Freund Storch auf dem Nachbardache mit auf die Platte kam. Störche gab's hier — wie in dem von mir bereisten Teil des Irak — wirklich sehr viel — aber auch schrecklich viel kleine Kinder.

Die Fahrt bis zur politischen Grenze ging mit fahrlässiger Geschwindigkeit auf nicht besonders gutem Wege durch stark buckeliges Steppengelände. Dann tauchte ein Rundturm auf einem Hügel auf und ein regelmäßiges Mauerviereck, das wie ein altes Fort aussah. Die Grenze zwischen Irak und Persien hatten wir erreicht. Sie war in der Talsenke durch Drahtzaun deutlich markiert. Der irakische Kommissar war ein Original. Der sammelwütige Herr erbat sich von den durchreisenden Gentlemen Bilder oder mindestens Visitenkarten, die er an die Wand seiner Amtsstube annagelte. Allerlei Wissenschaftler, King Feisal, zahlreiche Minister und Gesandte, Konsuln, Geschäftsreisende, Globetrotter — alles war im Bilde vorhanden. Es war wirklich eine interessante Sammlung. Auch ich ließ mich gleichfalls an die Wand kleben. Der Eitelkeit und der Sammelwut müssen Opfer gebracht werden.

Die ersten Erlebnisse in Persien: Kurden, Joghurt, Schnee und grüne Gurken

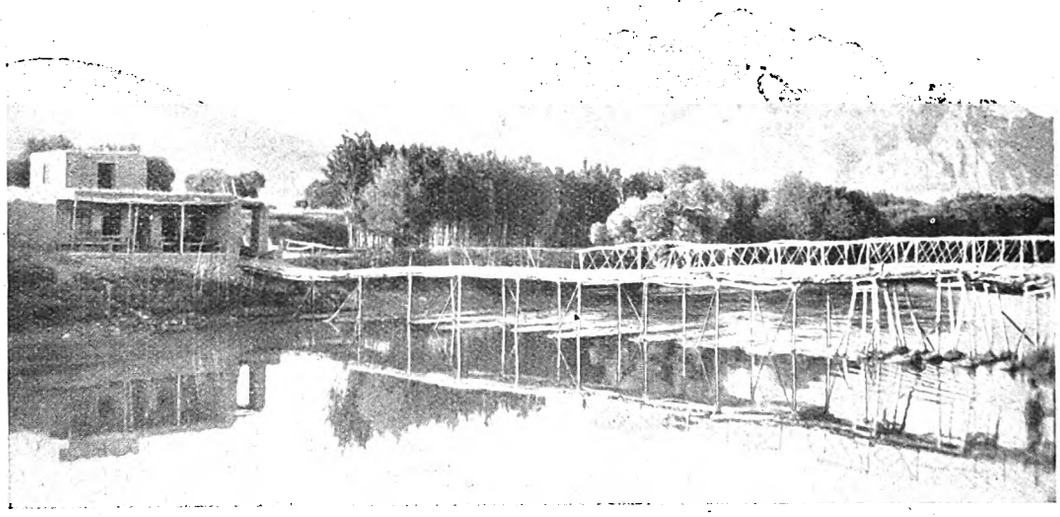
An der persischen Zollgrenze waren die Beamten gräßlich korrekt und durchwühlten die Sachen eines jungen armenischen Ehepaares, besonders die weiblichen Kleidungsstücke und Toilettengegenstände — mit aufregender Gewissenhaftigkeit, so daß ich dem auch englisch sprechenden jungen Ehemann, der angesichts der fast weinenden Gattin immer aufgeregter wurde, zuflüsterte, er solle doch Protest erheben. Nachdem er dazu Mut bekommen hatte, schimpfte ich feste im schönsten Kauderwelsch mit. Man wurde nun etwas höflicher, und ich konnte den Erfolg für mich buchen, daß man meine Sachen nicht zu durchwühlen wagte, sondern meinen Angaben traute. Ich hielt den Herren auch das Empfehlungsschreiben des persischen Generalkonsuls in Bagdad unter die Nase, das ich mir vorsorglicherweise verschafft hatte. Der kleine Auftritt hatte türkische Erinnerungen bei mir wachgerufen. Spaßhaft war es aber anzusehen, wie schön sich die Beamten hier von einem ganz schlauen Moslem prellen ließen. Der findige Mann hatte anderthalb Dutzend Liter-Thermosflaschen gekauft

*) Fortsetzung aus Heft 8, Seite 164

Digitized by Google

und sie — an anderthalb Dutzend Gläubige verteilt. Ein Stück für jeden war zollfrei und das Geschäft richtig, wenn ihm die Gläubigen die Flaschen gutwillig zurückgeben!

Bald hinter der Grenze stiegen wie Mauern die ersten Hochland-Randgebirgsketten auf. Ein ganz prachtvoller Anblick! Nun wurde die Luft tatsächlich besser. Der Druck vom Kopfe wich nach und nach, jawohl: „Droben im Oberland ist's halt fein ..." Strahlende reichlich heiße Sonne, klarer, wolkenloser Himmel von tiefstem Blau. Die Irakseite der ersten Bergkette war wüstenhaft kahl. Aber schon im nächsten Quartal trat eine wesentliche Aenderung ein. In der Talsohle rieselten ganz ansehnliche Bäche. Es gab Grünes zu sehen, und auf den Geröll- und Geschiebe-Vorbergen der zerklüfteten Riesenmauern zeigte sich sogar manchmal ein recht dichter Buschbestand. Der Anblick war durchaus freundlich und wurde in den nächsten Tälern immer besser. Die Bewaldung der Hochlandgebirgsstufen war nicht immer nur buschartig, sondern es kamen auch sehr stattliche Baumgruppen vor, ja sogar Eichen. Auf vielen Weideflächen standen die schwarzen Zelte der nomadisierenden Kurden. Die Kurdenfrauen und -mädchen waren unverschleiert, gingen in dunklen, selbstgewebten Rockhemden und sahen mit ihrem schwarzlockigen Haar, den blitzenden Zähnen, langbewimperten, schwarzen, großen Augen und bronzefarbenem Teint wirklich hübsch aus. Sie hatten schlank-volle Körper und eine stolze Haltung, schade, daß sie nicht sehr sauber waren. Die Kurdenmänner sahen ebenfalls sehr gut, kräftig und räuberisch-stolz aus. Dieser Typ gefiel mir außerordentlich.



In der Nähe von Dagebustan kreuzten wir mit dem Auto eine Brücke mit fabelhaft dünnen, schwankenden Pfählen

In einem größeren Dorfe, das von ansehnlichen Baumpflanzungen und weiten, bewässerten Feldflächen umgeben war, machten wir eine längere Pause. Sie war durchaus nötig, denn auch Autofahren ist anstrengend. Ich aß hier etwas Rührei und Brot und erfrischte mich an dem persischen Nationalgetränk, dem „Duch", das ist mit Wasser verdünnte Joghurtmilch, der ein Quantum Salz zugefügt wird. Zur Kühlung des Getränkes brachte man — Schnee. Tatsache! Der Schnee wird in der Herbst-, Winter- und Frühjahrszeit auf Eselrücken in Säcken in das Dorf und dort in kellerartige Räume gebracht und stark zusammengepreßt. Der Vorrat war überall so reichlich, daß dieses „Eis" außerordentlich billig war. Als Delikatesse und besonders erfrischende Speise wurden mir grüne Gurken angeboten, die gar nicht sehr billig waren, aber wie warme Semmeln im Handumdrehen verkauft wurden. Ich hatte dafür keine besondere Leidenschaft, denn saure Milch und grüne Gurken dazu, roh gegessen, schien mir doch allerhand Zumutung für meinen Magen.

Der nächste Morgen brachte eine ganz ungewohnt pünktliche Abfahrt. Der Chauffeur war ein ehrgeiziger Mann. Wenn er irgendwo ein Auto vor sich erblickte, dann wollte er es unbedingt überholen und fuhr mit polizeiwidriger Schnelligkeit auf den nicht immer gerade schlechten, aber oft gefährlichen Wegen, bei denen sich hier und da bei einer Serpentinenkletterei recht breitmäulige Abgründe auftaten. Aber was tat das: Es wurde eben drauflosgegondelt, daß es 'ne wahre Freude war. Na, dann knallte es auch auf einmal ganz prächtig. Ein funkelnagelneuer Reifen war glatt geplatzt. Russische, persische und sonstige kaukasische Flüche klebten die Geschichte nicht zu. Der Ersatzreifen mußte her, und dann ging's weiter, um die verlorene Zeit mit noch unsinnigerer Fahrerei aufzuholen. Bumms! Der zweite neue Reifen war hin. Nun wurde geschustert und geflickt, dann ging's lendenlahm weiter, bis wir bei einem Dorfe ein zerstörtes Auto fanden, von dem man schon viel geräubert hatte, aber trotzdem noch einen sehr guten Reifen hatte sitzen lassen. Der half uns gerade zur rechten Zeit. Nun wurde mit etwas mehr Anstand gefahren. Manch schönen und auch in Anbetracht der Straße gefährlichen Paß mußten wir aber noch überwinden, bis wir am Nachmittage in das breite und fruchtbare Tal von Kermanschah hinabrollten.

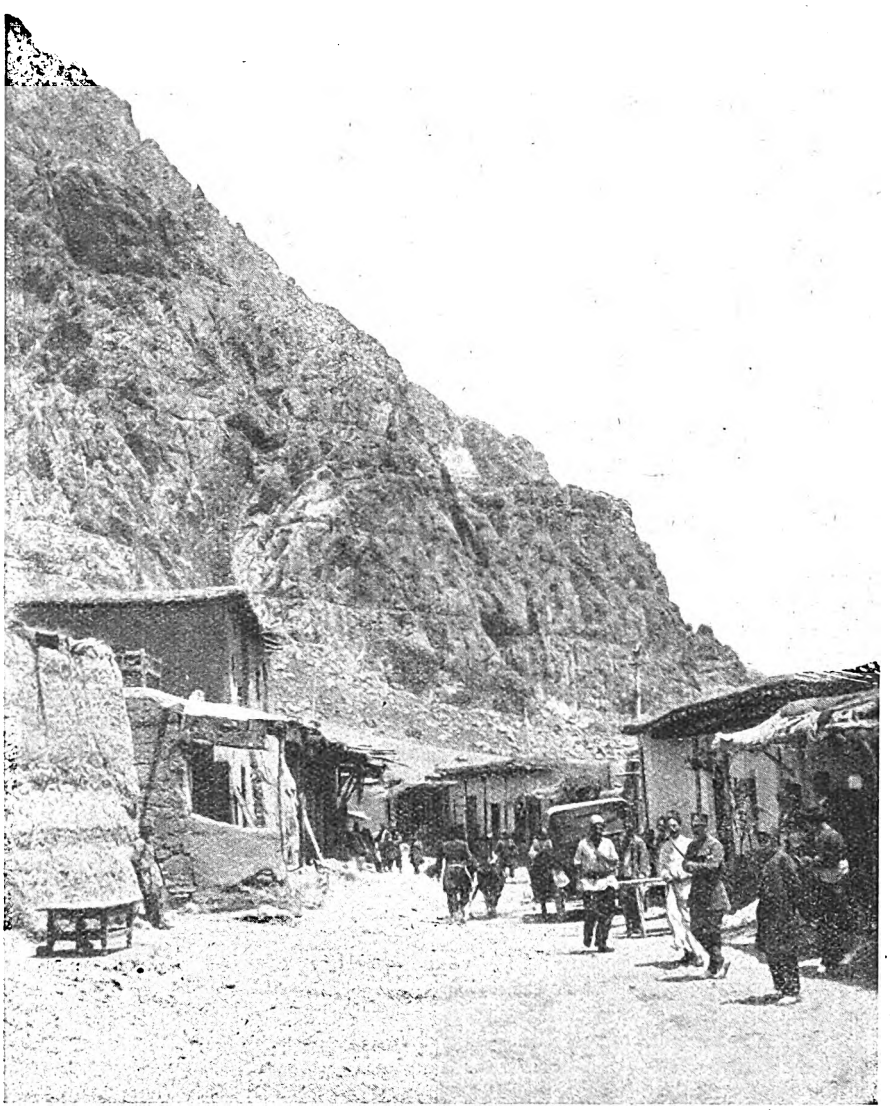
Erste Eindrücke von Persien

Ich stieg in Kermanschah im Hotel Bristol ab. Nach einigen steifbeinigen Schritten — kein Wunder nach dem langen Krummhocken im Kraftwagen, folgte ich den vorauseilenden dienstbaren Hotelgeistern, die mich mit untertänigster Höflichkeit nach einem Zimmer hinbugsierten, das sehr einfach, aber doch europäisch genießbar ausstaffiert war. Nach einer Reinigung, die dreimaliges Waschwasserwechseln erforderte, stieß ich dann wunschgemäß mit dem Hotellöwen zusammen. Es war zu meinem Erstaunen ein Russe. Natürlich waren die Preise unverschämt. Das Zimmer sollte einen Toman (etwa 4 RM.) kosten, das Essen ebensoviel oder noch mehr. Hier half mir nun ein Herr Dr. Neinhaus, der in Kermanschah ansässig war und an den ich die empfehlende Visitenkarte des Konsuls Litten (Bagdad) gewissenhaft ablieferte. Ich bekam nun Vorzugspreise. So wird es sich doch auch gehören! Dr. Neinhaus, Vertreter vieler deutscher Firmen, unter anderem der Junkers-Werke, war ein

Digitized by Google

sehr interessanter Herr, der mir viel Wertvolles über Persien und die Perser berichtete. Zudem war er als deutscher Kulturpionier auch deutsch genug, sich von seiner knappen Zeit auch noch Stunden für mich zu erübrigen, um mich mit seinem Auto in die Umgebung zu fahren und mir vor allem die alten Inschriften und Triumphgrotten in Dagebustan aus der Sassanidenzeit zu zeigen.

Der nächste Vormittag aber brachte zunächst einen Spaziergang für mich durch die nähere Umgebung des Ortes zum Flugplatz, wo ich gerade noch rechtzeitig eintraf, um den schönen Junkers-Ganzmetallvogel zu bewundern, der — man höre und staune — mit den Uhren in der Hand von den Persern auf die „Minute" erwartet wurde. Es ist zum Heulen schön, wenn man bedenkt, daß dieselben Menschen, die einen Tag um den anderen dem lieben Herrgott mit ihrer rührenden moslemitischen „Geduld" abstehlen, von der deutschen Flugmaschine eine minutiöse Pünktlichkeit erwarten. Aber die fremden Teufel — insbesondere die Deutschen — können ja auch so etwas atemberaubend Pünktliches fertigbekommen. Ein großes Polizeiaufgebot gab sich die größte Mühe, die stets in Scharen herbeiströmenden Menschen in Reih und Glied zu halten, was natürlich glänzend vorbeigelang. Daß der silbern leuchtende Aluminiumvogel bisher noch keinen Massenmord in diesem wimmelnden Ameisenhaufen angerichtet hatte, zeugte von der Tüchtigkeit des jungen, schneidigen Führers.



Zuerst photographierte ich die Hauptstraße dieses Gebirgsdorfes

Ich hatte an diesem Lande eine gewisse Freude, die mich naturgemäß auch zu Anfang für seine Bewohner einnahm: das Landschaftsbild war von überwältigender Schönheit, natürlich nur für den, der für dergleichen schwärmt. Alpenhohe, wilde, zerrissene Bergketten, weite, breite und oft recht fruchtbare Täler und dann wieder ganze Wüstenstrecken. Ueber das Ganze wölbte sich ein wolkenloser Himmel, und eine strahlende Sonne ließ die knochentrockene Luft flimmern. So war es wenigstens im Frühsommer. Die Luft schien zu leuchten, so klar und scharf zeigten sich die Umrisse aller Gegenstände. Aber es war doch nicht immer so, denn bald nach meiner Ankunft in Kermanschah mußte ich leider feststellen, daß die arabische Wüste ihre heißen Höhenwinde bis hierher sandte und das klare Licht trübte. Aber diese eigenartige Verbindung von gewaltigen Gebirgen und den oasenhaft wirkenden Ansiedlungen in den gewaltigen Längstälern und im Gegensatz dazu die Steinwüsten und fast billardtuchglatten Steppenflächen, das alles wirkte so unendlich groß und erhaben, und der Mensch dagegen lächerlich klein. Ich habe diesen gewaltigen Eindruck, den die urwüchsige Landschaft auf mich in der ersten Zeit machte, bis zur letzten Stunde, als ich dieses schöne, eigenartige, alte Kulturland verließ, behalten. Das anfängliche Urteil über die Menschen hat sich allerdings während der Zeit etwas gewandelt. Zunächst machten die Perser

(Fortsetzung auf Seite 209)

HORCH
HORCH 8 DER DEUTSCHE ACHTZYLINDER

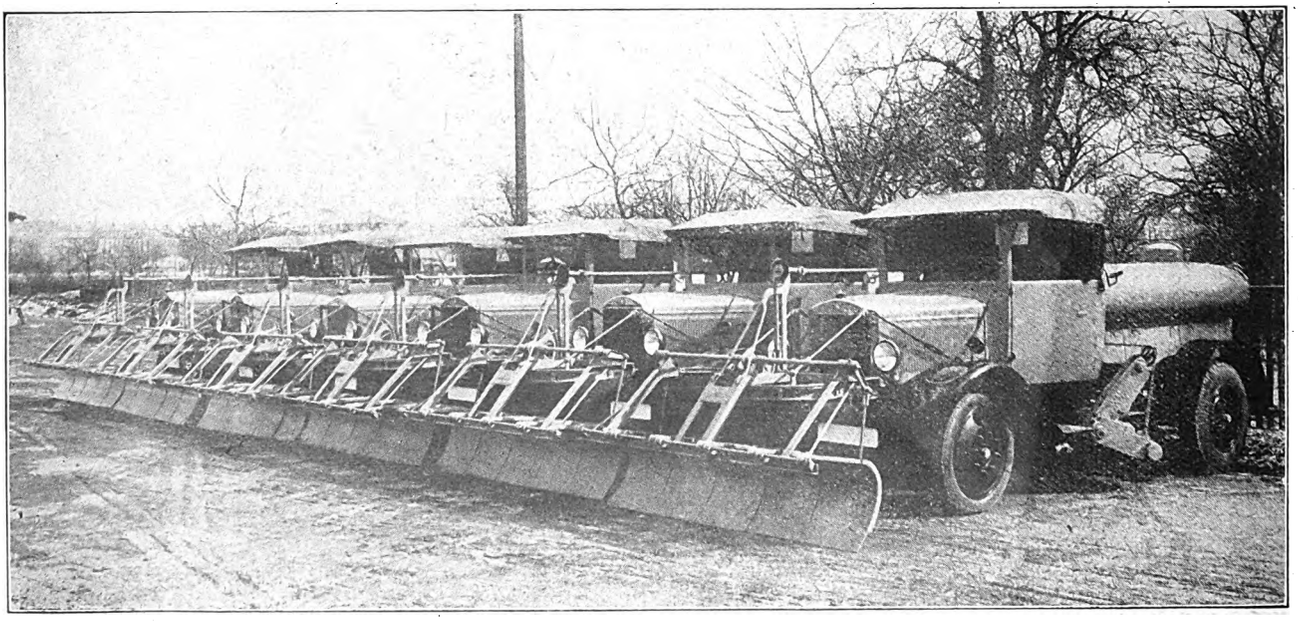
Digitized by Google

Kraftfahrzeug-Dienstunternehmen

Von EDGAR SCHLEY

Seit langem glaubt die Kraftfahrzeug-Industrie, in ihrer Preisgestaltung an der unteren Preisgrenze angelangt zu sein. Sie leitet sogar aus der ungünstigen Wirtschaftslage der Industrie Schlüsse her, die besagen sollen, daß die Preisgestaltung selbst schon ungesund sei. Wie man auch bei Rekorden nicht mehr das Wort unmöglich zu gebrauchen pflegt, so scheint es uns auch unwahrscheinlich, von einer untersten Grenze des Kraftfahrzeugpreises sprechen zu können. Die Gesundung der Automobilindustrie selbst dürfte von ganz anderen Faktoren abhängen. Jedenfalls sollte man nicht für die Krankheitserscheinungen, die sich vor allem auf wirtschaftlichem und betriebswirtschaftlichem Gebiet in der Automobilindustrie zeigen, den Absatzpreis des Kraftfahrzeuges verantwortlich machen. Wir glauben nicht, daß die beachtenswerten Kritiken, die in den letzten Jahren in der Oeffentlichkeit an diesem Wirtschaftszweig vorgenommen wurden, erfolglos und umsonst gewesen sind. Wir hoffen und rechnen mit einer Gesundung und einem Wiederaufbau der deutschen Automobilindustrie. Und erinnert man sich des Vortrages, den Professor Schlesinger anläßlich der letzten Automobilausstellung über Organisationsfragen der Industrie hielt, so wird man in diesen Ausführungen auch Wege gesehen haben, die zu weiteren Preissenkungen führen können. Immerhin dürfte mit der Angleichung an den internationalen Marktpreis eine gewisse Preisstagnation eingetreten sein. Deshalb scheint es berechtigt, die Möglichkeiten der Kraftfahrzeug-Verkehrssteigerung einmal nicht von der Preis- und Absatzseite her, sondern von der Seite des Kraftfahrzeugbetriebes und seiner Kosten zu betrachten.

Wir brauchen nicht erst den üblichen Blick nach Amerika zu werfen, um zu erkennen, daß die Ausweitung des Kraftfahrzeug-Absatzmarktes von der Gestaltung der Kraftfahrzeughaltung abhängt. Für die Kraftfahrzeughaltung ist einmal die technische Durchbildung des Kraftfahrzeuges, zum andern die Wartung und Pflege des Kraftfahrzeuges und schließlich die Unterbringung von Wichtigkeit. Man versucht häufig, das Problem der Kraftfahrzeughaltung nur von der Seite der Kosten zu betrachten. Wir leugnen nicht, daß die Kosten einen erheblichen Einfluß ausüben, doch darf man ihnen zuliebe nicht das Moment menschlicher Bequemlichkeit oder Trägheit ausschalten, das in dem vielen Für und Wider hinsichtlich des eigenen Kraftwagens von größter Bedeutung ist. Der heutige Herrenfahrer ist nicht mehr der gleiche aus dem ersten Jahrzehnt des zwanzigsten Jahrhunderts. Aus dem Selbstfahrer aus sportlichem Zweck ist der Selbstfahrer aus wirtschaftlichem Zweck geworden. So haben sich denn mit der Wandlung der Fahrer auch die Ansprüche, die an den Wagen gestellt wurden, gewandelt. Sichtbarster Ausdruck der technischen Gestaltung ist das Einsetzen mechanischer Kraft und Ausschalten der menschlichen für das Anlassen des Wagens. Es mag richtig sein, daß der technische Fortschritt des elektrischen Anlassers den Kreis der Selbstfahrer um ein vielfaches erweitert hat. Zahlreich sind die Hemmungen und Hindernisse, die den Wünschen des Selbstfahrers beim Betriebe seines Wagens begegnen. Nur in den seltensten Fällen bilden Wohnung und Garage örtlich eine Einheit. Der Wagen erfordert Wartung und Pflege. Der Selbstfahrer hat weder die technische Durchbildung, noch die erforderliche Zeit, diese für seinen Wagen selbst durchzuführen. Schon das regelmäßige Tanken ist eine zeitkostende Begleiterscheinung. Regelmäßige Ueberholungen und



Neue Mercedes-Benz-Straßenkehrmaschinen
mit Sprengvorrichtung und einem versetzbaren Schneepflug für die Stadt Leipzig

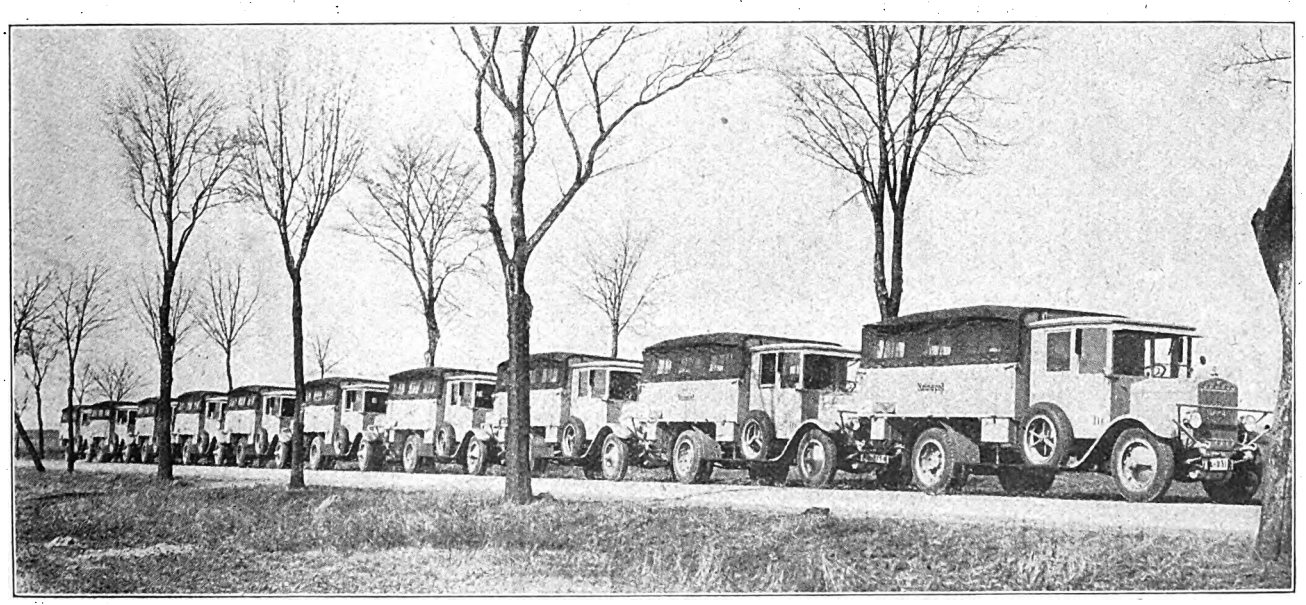
Digitized by Google

vorkommende Reparaturen machen den Wagen auf längere Zeit gebrauchsunfähig, hindern an seiner Benutzung. All diese Sorgen zu den Kosten der Kraftfahrzeughaltung hinzugezählt, geben eine Summe von Hinderungsgründen, die der möglichen Intensivierung des Kraftfahrzeugverkehrs im Wege stehen.

Ein großes Gewerbe ist entstanden, das in seinen einzelnen Zweigen die vom Selbstfahrer geforderten Dienstleistungen übernimmt. Aber leider ist dieses Gewerbe, aus seiner historischen Entwicklung bedingt, in zahlreiche Gewerbezweige aufgeteilt. Diese Aufteilung bedeutet für den Selbstfahrer eine ungeheure Erschwerung bei der Inanspruchnahme der einzelnen Dienste. Die Garage ist von der Tankstelle, die Tankstelle von der Reparaturwerkstatt und diese wieder von der Zubehörhandlung getrennt, und doch bilden sie im Grunde für die Behandlung des Wagens ein organisches Ganze. Ansätze zu derartigen Betriebskombinationen sind in der Praxis zahlreich vorhanden, aber die Forderung der Gegenwart, das Unternehmen der Zukunft, ist das organisch aufgebaute geschlossene Kraftfahrzeug-Dienst-Unternehmen, das alle Dienstleistungen, deren der Selbstfahrer bedarf, vereint anbietet.

Es soll in seiner umfassendsten Form dem Selbstfahrer den Wagen betriebsfertig vor seiner Wohnung übergeben und nach Beendigung des Betriebes wieder abholen und in den Garagenraum überführen. Es muß dem Kraftfahrzeug selbst Unterstellraum bieten und den Wagen betriebsfertig halten. Dazu gehört Waschen und Reinigen, regelmäßiges Tanken und in den erforderlichen Zeiträumen das Oelauswechseln und den Wagen abschmieren, ferner die ständige Ueberwachung und Prüfung der Bremsen, der Bereifung, der elektrischen Licht- und Signalanlage sowie des einwandfreien Laufens des Motors. Außerdem soll das Unternehmen imstande sein, sämtliche notwendigen Zubehör- und Ersatzteile zu liefern. Während der ständigen Wagenüberwachung bietet sich die beste Gelegenheit, Notwendigkeit zur Ergänzung der Bereifung, Zündkerzen u. ä. festzustellen und den Besitzer hiervon in Kenntnis zu setzen. Desgleichen werden andere schwerere Mängel bei der laufenden Wagenüberwachung rechtzeitig zu erkennen sein, so daß die notwendigen Reparaturen durch sofortige Abstellung eingeschränkt werden. Die einem solchen Unternehmen angegliederte Reparaturwerkstatt muß entsprechend den in der Garage abgestellten Wagen allgemeinen Charakter tragen. Sie muß die laufenden vorkommenden Reparaturen ordnungsgemäß ausführen können, Spezialreparaturen aber besonders hierfür ausgestatteten Werkstätten überlassen. Während der Reparaturzeit sollte dem Kunden ein Ersatzwagen gestellt werden können. Der Abschleppdienst wäre gleichfalls in dem vorkommenden Umfange durchzuführen.

Mit dieser Sammlung der Dienstleistungen wäre dem Selbstfahrer ein großer Teil seiner Bedenken genommen. Es dürfte einleuchten, daß die Zusammenfassung all dieser Arbeiten in einem Unternehmen in einer gewissermaßen vertikalen Gliederung erheblich die Kosten der Organisation sowie des Absatzrisikos mindert. Aus dieser Kostenminderung würde sich eine Verbilligung der Kraftfahrzeughaltung ergeben. Von selbst würde zwischen Unternehmen und Kunden mit der Zeit ein Vertrauensverhältnis geschaffen, das Gewähr dafür zu bieten verspricht, auch den leidigsten Punkt der Kraftfahrzeughaltung, die Reparaturen, in gegenseitigem Verständnis durchzuführen. Den Bedenken, die von seiten des Kraftfahrzeuggewerbes gegen solche zusammenfassenden Unternehmungen geltend gemacht werden, ist entgegenzuhalten, daß schon gegenwärtig einige auf diesen Gedankengängen basierte Unternehmungen mit gutem wirtschaftlichen Erfolg arbeiten. Die organisatorische und betriebswirtschaftliche Seite derartiger Unternehmungen wird an anderer Stelle behandelt. Die größte Schwierigkeit dürfte in der Kapitalbeschaffung für derartige Unternehmungen liegen, da es sich hier um sehr kapitalintensive Betriebe handelt, denen die augenblickliche Lage des Geldmarktes nicht sehr geneigt ist. Dennoch bestehen in der hypothekarischen Finanzierungsmöglichkeit und in dem gesunden wirtschaftlichen Kern derartiger Unternehmungen Anziehung und Anreiz für das Kapital. In der Tat finden wir auch, daß die Tendenz der neu sich bildenden Unternehmungen die dargestellte Gestalt zeigt. 1477



NAG-Schnellastwagen im Dienste der Reichspost
Abnahmefahrt einer Anzahl Fahrzeuge für Telegraphen-Bauämter

Digitized by Google

Verkehrs-ABC
für Groß-Berlin

F

Fahrzeugführer siehe Führer.

Fahrzeughalter ist derjenige, der das Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt darüber besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt. Er wird in der Regel der Eigentümer des Fahrzeugs sein, braucht es aber nicht zu sein. Er darf die Inbetriebnahme eines Fahrzeugs nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm ein Mangel des Fahrzeugs, der Bespannung oder der Ladung bekannt ist.

Fahrzeugverkehr siehe Fahrordnung.

Fahrzeugzüge. Die Länge von Fahrzeugzügen darf einschließlich der Ladung 18 m nicht überschreiten.

Falkenberger Chaussee ist Hauptverkehrsweg bis zur Stadtgrenze.

Falkenberger Straße ist Hauptverkehrsweg.

Falkoniergasse ist Einbahnstraße von der Werderschen Rosenstraße zur Werderstraße.

Fasanenstraße ist Einbahnstraße vom Kurfürstendamm zur Kantstraße.

Fasanerieallee siehe Tiergarten.

Feldstraßenbrücke (Steglitz) im Zuge der Feld- und Feuerbachstraße ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Festhalten an Fahrzeugen während der Fahrt ist verboten.

Feuersgefahr muß durch Konstruktion der Fahrzeuge ausgeschlossen sein.

Feuerwehrfahrzeuge. Sobald sie sich durch Fanfaren- oder Glockensignale ankündigen, ist ihnen schon auf größere Entfernung freie Bahn zu machen (durch scharfes Rechtshalten, evtl Anhalten); an Straßenkreuzungen ist anzuhalten, auch wenn die Signale auf „Freie Fahrt" stehen. Feuerwehrfahrzeuge im Dienst sind von den Vorschriften über das Halten, Ausweichen, Ueberholen und Vorfahren sowie von den sonstigen Verboten und Beschränkungen der Straßenordnung befreit.

Fließbrücke (im Zuge der Seebadstraße) ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Freie Fahrt. Dieses Signal wird gegeben a) bei Regelung durch einen Beamten vermittels Armzeichen oder mechanischer Vorrichtungen durch Winken in der Fahrtrichtung, b) bei Regelung durch Lichtzeichen durch grünes Licht. — Das Zeichen „Freie Fahrt" gibt die Straße für den Verkehr frei. Fußgänger haben auf dieses Zeichen an Straßenkreuzungen in gleicher Richtung mit dem Fahrzeugverkehr die Fahrbahn auf den Schutzwegen beschleunigt zu überschreiten. Fahrzeuge siehe Einbiegen.

Freiheitsweg (Reinickendorf) gesperrt für Fahrzeuge mit über 4 t Gesamtgewicht.

Friedhofstraße (Weißensee) gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Friedrich-Ebert-Straße ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Lennéstraße und Potsdamer Platz. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Siegesallee (Mitte) vom Kemperplatz ab in einer Länge von 120 m,
b) auf dem Leipziger Platz senkrecht zur Gehbahn vor Wertheim bis zum Halteplatz für Autotaxen vor dem Palast-Hotel,
c) auf dem Leipziger Platz senkrecht zur Gehbahn vom Fürstenhof bis zum Landwirtschaftsministerium,
d) senkrecht zur Gehbahn längs der Mittelpromenade von der Einmündung der Lennéstraße in Richtung auf das Brandenburger Tor.

Friedrich-Karl-Straße vom Bahnhof Wannsee bis zum Kronprinzessinnenweg gesperrt für den Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Friedrichsgracht von der Petristraße bis zur Straße An der Fischerbrücke gesperrt für den Fahrzeug-Durchgangsverkehr.

Friedrichshain. Straße von der Virchowstraße bis zum Eingang des Krankenhauses Friedrichshain gesperrt für den Fahrzeugverkehr.

Friedrichstraße ist Hauptverkehrsweg zwischen Belle-Alliance-Platz und Krausenstraße, ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Weidendammer Brücke und Krausenstraße, ist Einbahnstraße von der Dorotheenstraße bis zur Behrenstraße. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Mitte der Friedrichstraße zwischen Krauenstraße und Behrenstraße in der Längsrichtung im Zuge der Ein- bzw. Ausgänge der Ubahn; jenseits der Eisenbahnüberführung am Bahnhof Friedrichstraße in der Mitte der Straße zwischen Admiralspalast und Straße Am Weidendamm in der Längsrichtung im Zuge der Ein- bzw. Ausgänge der Ubahn,
b) in der Mitte der Kronenstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße von der unterirdischen Bedürfnisanstalt an in der Längsrichtung in einer Länge von 60 m,
c) in der Mitte der Mohrenstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße in der Längsrichtung vom Ein- bzw. Ausgang der Ubahn an in einer Länge von 36 m,
d) in der Mitte der Taubenstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße in der Längsrichtung im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,
e) in der Mitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße in der Längsrichtung in einer Länge von 60 m,
f) in der Mitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße in der Längsrichtung im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,
g) längs der Mittelpromenade in der Straße Unter den Linden zwischen Friedrichstraße und der Neustädtischen Kirchstraße,
h) längs der Mittelpromenade in der Straße Unter den Linden zwischen Friedrichstraße bis zum Halteplatz für Autotaxen an der Charlottenstraße,
i) in der Mittelstraße zwischen Friedrichstraße und der Neustädtischen Kirchstraße im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen längs der Gehbahn in einer Länge von 36 m,
k) in der Mittelstraße zwischen Friedrichstraße und Charlottenstraße längs der Gehbahn,
l) an der Spree entlang in der Straße Am Weidendamm zwischen der Prinz-Louis-Ferdinand-Straße und Ebertsbrücke,
m) in der Mauerstraße zwischen Krausenstraße und dem Halteplatz für Autodroschken an der Leipziger Straße längs der Gehbahn,
n) in der Taubenstraße zwischen Schauspielhaus und Markgrafenstraße (Gendarmenmarkt) senkrecht zur Gehbahn vor dem Deutschen Dom.

Friedrich-Wilhelmstädtisches Theater (Chausseestraße 25) Anfahrt von der Zinnowitzer zur Schwartzkopffstraße.

Fuchsbau (Lichtenberg) ist Einbahnstraße vom Rehsprung zur Straße am Walde.

Führen von Fahrrädern siehe Radfahrer.

Führersitz siehe Führer.

Führer muß wach und nüchtern sein, darf die Fahrbahn nicht aus den Augen lassen, muß das Fahrzeug stets in seiner Gewalt haben, muß die für den Fahrzeugverkehr erlassenen Vorschriften beachten, ist zu rücksichtsvoller, vorsichtiger Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet. Vorschriftswidriges Verhalten macht ihn strafbar, auch wenn es keine Folgen hat. Führer ist besonders dafür verantwortlich, daß das Fahrzeug mit den vorgeschriebenen Vermerken und polizeilichen Kennzeichen versehen ist und daß diese während Dunkelheit, Nebel usw. vorschriftsmäßig beleuchtet und erkennbar sind, daß die zulässige Belastung nicht überschritten wird und daß Fahrzeug, Bespannung und Ladung sich in vorschriftsmäßigem Zustand befinden, daß keine Gefährdung oder Belästigung durch Geräusch, Rauch, Dampf oder Geruch eintritt, daß keine übermäßig stark wirkenden Scheinwerfer verwendet und sie auch ordnungsmäßig abgeblendet

Digitized by Google

werden, wo die Sicherheit des Verkehrs dies erfordert. Der Führer muß sich vor jeder Fahrt von dem Zustand des Fahrzeugs überzeugen und darf nur fahren, wenn alles in Ordnung ist. Im Wege des Fahrzeugs befindliche und von ihm gefährdete Personen sind durch Zeichen, Zuruf oder sonstwie zu warnen. Beim Vorbeifahren an scheuenden oder unruhigen Tieren oder wenn durch das Vorbeifahren Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, ist langsam zu fahren, eventuell anzuhalten. Die Leitung von Fuhrwerken ist Personen verboten, die das 18. Lebensjahr noch nicht vollendet haben oder wegen körperlicher oder geistiger Mängel oder wegen Trunkenheit zur sicheren Führung nicht imstande sind. Soweit ein Führersitz vorgeschrieben ist, hat der Führer ihn mit Beginn der Fahrt einzunehmen.

Führerschein muß vom Führer eines Wagens mitgeführt und auf Anfordern dem Beamten zur Prüfung ausgehändigt werden.

Fuhrwerksverkehr siehe Fahrordnung.

Fußgänger haben die Gehbahn zu benutzen und die Fahrbahn tunlichst zu meiden. Sie haben die rechte Seite der Gehbahn innezuhalten und sich nach rechts auszuweichen. Das Ueberschreiten der Fahrbahn hat auf dem kürzesten Wege und ohne Aufenthalt zu erfolgen. Verkehrsstraßen erster Ordnung dürfen nur auf den Schutzwegen überschritten werden. Das Stehenbleiben auf der Fahrbahn ist verboten, auf der Gehbahn ist es nur gestattet, wenn Fußgänger nicht gestört oder belästigt werden oder wenn es vor dem Ueberschreiten der Fahrbahn, an einer Haltestelle oder beim Einsteigen in ein Fahrzeug erforderlich ist. Zum Warten auf die Straßenbahn ist eine etwa vorhandene Schutzinsel zu benutzen. Andere Personen dürfen durch mitgeführte Stöcke, Schirme usw. nicht gefährdet werden. Auf der Gehbahn dürfen nicht mehr als drei Personen in einer Reihe nebeneinander gehen. Fußgänger, die Gegenstände mit sich führen, die andere Personen belästigen oder gefährden können, dürfen die Gehbahn nur benutzen, wenn nach Lage des Verkehrs andere Personen nicht belästigt werden; müssen sie die Fahrbahn benutzen, so haben sie sich scharf rechts zu halten.

Fußgängerüberwege siehe Schutzwege.

Fußgängerverkehr siehe Fußgänger.

Fußweg. Fuß- und Promenadenwege in öffentlichen Park- und Grünanlagen gelten als Gehbahn (siehe diese).

G

Garagenausfahrt siehe Ausfahrt.

Gartenufer ist Einbahnstraße von der Lichtensteinbrücke bis zum Lützowufer.

Gefährdung des Verkehrs siehe Ankoppeln, Radfahrer, Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Gefährdung von Fußgängern auf der Gehbahn darf durch den Fahrzeugverkehr nicht eintreten (siehe Fahrordnung).

Gefahrschilder siehe Verkehrszeichen.

Gehbahnen dienen nur dem Verkehr der Fußgänger. Als Gehbahn gilt auch ein an der Seite von Straßen hinführender, nicht erhöhter, leicht befestigter Streifen (Bankett) sowie Fuß- und Promenadenwege in öffentlichen Park- und Grünanlagen. Kinderwagen und fahrbare Krankenstühle dürfen die Gehbahn nur benutzen, wenn sie ihrem bestimmungsmäßigen Zweck dienen; sie dürfen jedoch nicht zu mehreren nebeneinander gefahren werden. Auch darf durch ihr Anhalten der Verkehr nicht behindert werden (siehe Fahrordnung, Ladegeschäft, Fußgänger, Radfahrer).

Gelbe Armbinden tragen Kriegsverletzte, blinde oder taube Fußgänger; es ist besondere Rücksicht auf sie zu nehmen.

Gelbes Blinklicht siehe Blinklicht.

Gelbes Licht (Signal). Achtung, Anhalten! (Siehe auch dieses.)

Gelbrotes Licht ist für Schlußlicht, Fahrtrichtungsanzeiger, Stoppzeichen usw. ausschließlich zu verwenden, um die Verwechslung mit Signalen der Eisenbahn auszuschließen.

Geneststraße ist Einbahnstraße von der Reichartstraße bis zum Sachsendamm.

Gepäck siehe Straßenbahn.

Geschäftsfahrzeuge (siehe auch Lastfahrzeuge, Schnellastkraftwagen). Soweit die Geschäftsfahrzeuge Lieferfahrten ausführen und mit Ankündigungsmitteln für das eigene Geschäft versehen sind, ist keine Beschränkung gegeben und keine Erlaubnis nötig; finden jedoch reine Reklamefahrten statt, so ist polizeiliche Erlaubnis nötig und es dürfen Verkehrsstraßen erster Ordnung nicht befahren werden.

Geschlossene Verbände der Wehrmacht, der Polize: usw dürfen nicht in ihrer Bewegung gehemmt werden (z. B. durch Durchfahren).

Geschwindigkeit siehe Fahrgeschwindigkeit.

Geschwindigkeitsbeschränkungen siehe Fahrgeschwindigkeit. Außer den dort angeführten, allgemein gültigen Geschwindigkeitsbeschränkungen gelten für eine Reihe von Straßen (siehe diese im einzelnen) besondere Geschwindigkeitsbeschränkungen. Soweit diese für Lastfahrzeuge erlassen sind, gelten sie nicht für solche Lastkraftwagen, deren Gesamtgewicht einschließlich Ladung 2,5 t nicht überschreitet und die eine Geschwindigkeit von 40 km entwickeln können (Schnellastkraftwagen). Geschwindigkeitsbeschränkungen bestehen für folgende Straßen:

Für alle mit einem × versehenen Straßen bestehen auch Straßensperrvorschriften (siehe Straßensperrungen).

Brücke über den Elsgraben ×, im Zuge der Teltower Straße (Spandau). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Brücke über den Jürgengraben ×, im Zuge des Tiefwerder Weges (Spandau). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km

Buch, Ortsteil Berlin-Buch (Pankow). Kraftfahrzeuge 25 km in der Stunde; alle übrigen Fahrzeuge Schrittgeschwindigkeit.

Buchenweg, Im Eichkamp (Charlottenburg). Alle Fahrzeuge 8 km.

Fahlenbergbrücke × (Gosener Graben), im Zuge der Verlängerten Müggelheimer Chaussee (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Fahrbrücke × (Erpefließ im Wiesengrund) (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8-km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Feldstraßenbrücke × (Potsdamer und Wannseebahn), im Zuge der Feld- und Feuerbachstraße (Steglitz). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Fließbrücke ×, im Zuge der Seebadstraße (Reinickendorf). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Gosener Brücke × (Kappstrom), im Zuge der Verlängerten Müggelheimer Chausee (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Haselhorster Brücke × (Alt-Spandauer Kanal), im Zuge der Gartenfelder- und Bernauer Straße (Spandau). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Hirschgartenbrücke × (Mühlenfließ), im Zuge der Hirschgartenstraße (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Hohenschönhausener Weg-Brücke × (Vorortbahn nach Kaulsdorf), im Zuge des Hohenschönhausener Weges (Lichtenberg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kiefernweg (Charlottenburg). Für alle Fahrzeuge 8 km.

Kiefholzstraßenbrücke × (Heidekampgraben), im Zuge der Kiefholzstraße (Treptow). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kleine Jungfernbrücke × (Werderscher Mühlgraben, Straße an der Schleuse) (Mitte). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kniprodestraßenbrücke × (Nordring), im Zuge der Kniprodestraße (Prenzlauer Berg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Knobelsdorff-Straßenbrücke × (Nordring), im Zuge der Knobelsdorffstraße (Charlottenburg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kolonnenbrücke × (Schöneberg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Königsdammbrücke × (Einfahrt zum Westhafen), im Zuge der Beußelstraße und des Königsdammes (Charlottenburg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

(Fortsetzung folgt)

Digitized by Google

Das Nichtmitsichführen der Steuerkarte und Zulassungsbescheinigung sowie des Führerscheins sind ideell-konkurrierende Zuwiderhandlungen

Nach § 15 Abs. 1 der Kr. F. VO. vom 16. 3. 1928 hat der Führer eines Kraftfahrzeugs den Führerschein sowie die Bescheinigung über die Zulassung des Fahrzeugs bei der Benutzung auf öffentlichen Wegen bei sich zu führen, und diese auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen. Zuwiderhandlungen werden auf Grund des § 21 des Kr. F. Ges. vom 3. 5. 1909 mit Geldstrafe bis zu 150 M. oder Haft bestraft. Daraus ergibt sich, daß es sich um eine Uebertretung handelt.

Die im Interesse der Steueraufsicht erlassene Vorschrift des § 12 des Kr. F. Steuerges. vom 15. 5. 1926 verpflichtet den Führer außerdem zum Mitsichführen der Steuerkarte; ferner zum Vorzeigen derselben und nötigenfalls zur Erteilung der erforderlichen Auskunft sowohl den Steueraufsichtsbeamten als auch den Aufsichtsbeamten der Polizeiverwaltung gegenüber. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift wird mit der Ordnungstrafe des § 377 R. A. O. bestraft, sofern nicht anderweitige Bestrafung wegen eines Steuervergehens einzutreten hat. Zuwiderhandlungen gegen § 377 R. A. O. sind Vergehen.

Der Führer eines Kraftfahrzeugs wurde bei der Ausführung einer Fahrt kontrolliert. Er war nicht in der Lage, die Fahrzeugpapiere — Zulassungsbescheinigung und Steuerkarte — sowie seinen Führerschein vorzuzeigen. Anderen Tages erschien der Eigentümer des Fahrzeugs bei dem kontrollierenden Beamten und zeigte ihm ein Geheimfach im Wagen, in welchem sich die Wagenpapiere befanden.

Die zuständige Verwaltungsbehörde erließ nun gegen den Führer eine Strafverfügung wegen Uebertretung des § 21 Kr. F. Ges. in Verbindung mit § 15 Abs. 1 Kr. F. VO., die Rechtskraft erlangte.

Auf Grund der Mitteilung der Polizeibehörde verhängte auch das zuständige Finanzamt gegen den Führer eine Ordnungsstrafe wegen Nichtbeisichführens der Steuerkarte. Hiergegen stellte der Bestrafte Antrag auf gerichtliche Entscheidung; das Gericht sprach den Angeklagten frei, weil es nicht für widerlegt hielt, daß die Steuerkarte schon bei der Fahrt des A. in dem Geheimfach des Wagens sich befunden und dort von dem A. nur nicht aufgefunden worden sei.

Der hiergegen eingelegten Revision wurde der Erfolg nicht versagt, das Urteil wurde aufgehoben und die Sache zur anderweiten Verhandlung an das A. G. zurückverwiesen. In dem Urteil ist ausgeführt, daß der Zweck der Vorschrift der sei, den Aufsichtsbeamten jederzeit die Möglichkeit zu geben, nachzuprüfen, ob für ein auf der Fahrt begriffenes Kraftfahrzeug vor seiner Benutzung die Steuer entrichtet wurde. Zur Erfüllung dieser Nachweispflicht müsse sich der Führer des Fahrzeugs mit Beginn der Fahrt instand gesetzt haben. Er müsse die Steuerkarte bewußt bei sich führen. Nach dem festgestellten Sachverhalt habe der A. gegen diese Verpflichtung objektiv verstoßen und sich daher nach § 377 Abs. 1 R. A. O. strafbar gemacht, sofern nicht festgestellt werde, daß Strafausschließungsgründe vorliegen oder die Zuwiderhandlung auf einem unabwendbaren Zufall beruhe; dies habe das A. G. verkannt.

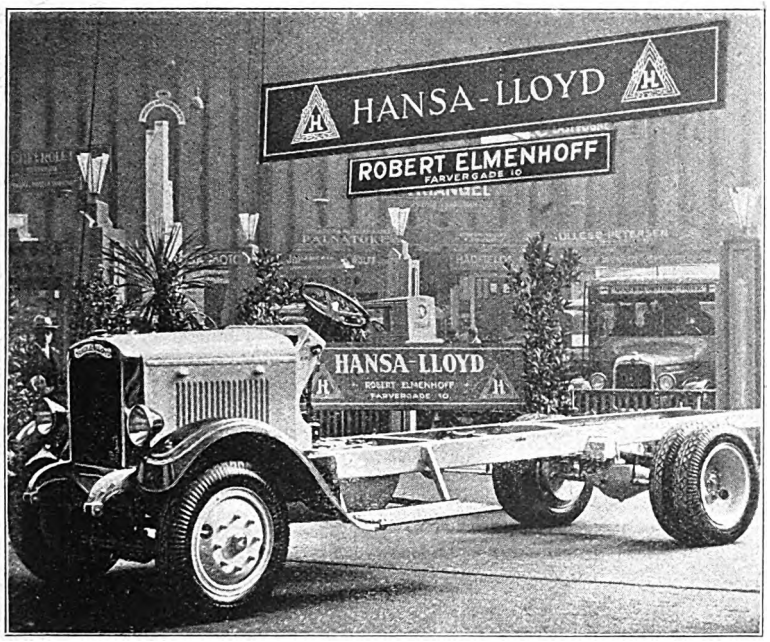
Bei den Zuwiderhandlungen, sowohl diejenige gegen § 21 Kr. F. Ges. in Verbindung mit § 15 Abs. 1 Kr. F. VO. als auch diejenige gegen § 377 R. A. O. in Verbindung mit § 12 Kr. F. Steuerges. seien durch ein und dieselbe Handlung begangen worden, nämlich dadurch, daß der A. die Fahrt angetreten habe, ohne die vorgeschriebenen Nachweispapiere in Bereitschaft zu haben. Die Rechtskraft der polizeilichen Strafverfügung hindere jedoch die Verfolgung der ideell-konkurrierenden Zuwiderhandlung gegen § 377 R. A. O. nicht, da letztere ein Vergehen sei. (Urteil des O. L. G. Stuttgart vom 11. 7. 1928, Tageb. Nr. 382.) (Z.) *1501*

Verkehrszeichen ohne Polizeiverordnung ungültig!

Als Dr. med. G. aus Saarow, von Berlin kommend, mit seinem Kraftfahrzeug durch Cöpenick an der Verkehrsinsel auf dem Kölnischen Platz links vorbeifuhr, obschon durch einen Richtungsanzeiger den Kraftfahrzeugführern bedeutet wird, daß sie rechts an der Verkehrsinsel vorbeizufahren haben, wurde er in Strafe genommen. Dr. G. beantragte gerichtliche Entscheidung und machte u. a. geltend, vor ihm sei eine Droschke gefahren, deren Führer durch den Winker angedeutet habe, er wolle nach links fahren. Um mit der Kraftdroschke nicht zusammenzustoßen, sei er an der linken Seite der Verkehrsinsel vorbeigefahren. Das Amtsgericht verurteilte aber Dr. med. G. zu einer Geldstrafe und nahm an, daß der Angeklagte gegen die §§ 17 (1), 18 (1, 2), 21 der Kraftfahrzeugverkehrsverordnung verstoßen habe, indem er in schnellem Tempo links an der Verkehrsinsel auf dem Kölnischen Platz in Cöpenick vorübergefahren sei, obschon ihm durch den Richtungsanzeiger angedeutet worden sei, daß er an der Verkehrsinsel rechts

Beleuchtungszeit vom 15. Mai bis 1. Juni: 15. Mai . . . . von 20.45 Uhr bis 3.35 Uhr
1. Juni . . . . von 21.05 Uhr bis 3.20 Uhr

Digitized by Google



Stand der Hansa-Lloyd-Werke A.-G., Bremen, auf der Nutzfahrzeug-Ausstellung in Kopenhagen
Im Vordergrund ein Fahrgestell des Hansa-Lloyd-Expreß für 2,5 bis 3 t Nutzlast

vorbeizufahren habe. Diese Entscheidung focht Dr. G. durch Revision beim Kammergericht an, welches auch die Vorentscheidung aufhob und die Sache zur erneuten Verhandlung und Entscheidung an das Amtsgericht zurückverwies, indem u. a. ausgeführt wurde, eine Verurteilung aus § 17 (1), 18 (1) der Kraftfahrzeugverkehrsverordnung könne nicht eintreten; in § 17 (1) l. c. sei keine selbständige Strafrechtsnorm enthalten. Ohne Polizeiverordnung sei die Aufstellung des Richtungsanzeigers unwirksam. Ob zur Zeit, als Dr. G. an der Verkehrsinsel vorbeigefahren sei, lebhafter Verkehr geherrscht habe, sei nicht ausreichend festgestellt. Eine Verurteilung wegen Zuwiderhandlung gegen § 18 (2) der Kraftfahrzeugverkehrsverordnung könne nur erfolgen, wenn zu der Zeit, als Dr. G. an der Verkehrsinsel in schnellem Tempo vorbeigefahren sei, ein lebhafter Verkehr geherrscht habe; in einem solchen Falle hätte Dr. G. langsam fahren müssen. (3. S. 669. 28.)
1503

Wann muß der Kraftfahrer hupen?

In der Nummer 7 der „Automobil-Rundschau" vom 1. April 1929 brachten wir eine Entscheidung des Oberlandgerichtes Darmstadt, das in einem ähnlichen Fall zu einem anderen Urteil gekommen war, als das bei dem folgenden Urteil der Fall ist. Wir veröffentlichen diese Entscheidung, um auf den Wirrwar aufmerksam zu machen, der gerade in der Rechtsprechung bezüglich der Signalgebung noch immer herrscht.
Die Schriftleitung.

Von einem Polizeibeamten war festgestellt worden, daß der Student A. an der Einmündung der Hauptstraße in die Chausseestraße in Glindow bei Werder a. d. H. kein Signal mit der Hupe seines Kraftfahrzeuges abgegeben hatte. Gegen eine polizeiliche Strafverfügung beantragte A. gerichtliche Entscheidung und betonte, er sei so langsam gefahren, daß ein Zusammenstoß ausgeschlossen gewesen sei; unter diesen Umständen sei er nicht verpflichtet gewesen, ein Signal an der erwähnten Stelle abzugeben. Das Amtsgericht in Werder verurteilte aber den Angeklagten zu einer Geldstrafe und hob hervor, die Hauptstraße sei nicht breit, auf der einen Seite befinde sich an der fraglichen Stelle ein hoher Bretterzaun, auf der anderen Seite stehe ein Wohnhaus, welches die Aussicht auf die Chausseestraße habe. Die Einmündung der Hauptstraße in die Chausseestraße sei unübersichtlich, es bestehe die Gefahr eines Zusammenstoßes. Unter diesen Umständen hätte A. an der kritischen Stelle ein Warnungssignal abgeben müssen. Diese Entscheidung focht A. durch Revision beim Kammergericht an, welches aber die Revision als unbegründet zurückwies und u. a. ausführte, die Vorentscheidung sei ohne Rechtsirrtum erfolgt. Der Führer eines Kraftfahrzeuges habe nach § 19 der Kraftfahrzeugverordnung überall dort, wo es die Sicherheit des Verkehrs erfordere, durch deutlich hörbare Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeuges aufmerksam zu machen. Einwandsfrei sei festgestellt, daß im vorliegenden Falle an der Stelle, wo die Hauptstraße in die Chausseestraße einmündet, die Uebersicht durch einen hohen Bretterzaun und ein Wohnhaus behindert werde. In einem sol-

(Fortsetzung auf S. 209)

Digitized by Google

FRAGEKASTEN

Neue Fragen

Frage 17. Ich habe meinen Wagen bis jetzt mit einer Kühlhaube gefahren, habe sie aber jetzt abgenommen, weil der Motor tagsüber reichlich warm wird. Morgens und abends hat er aber nicht immer die richtige Temperatur, wie mir scheint. Wie warm soll der Motor eigentlich sein, und ist die Einhaltung der Temperatur besonders wichtig oder nicht?

Reg.-Rat B. in F.

Frage 18. Wie kann man Zündkerzen im Wagen so aufbewahren, daß sie auch wirklich brauchbar sind, wenn man sie braucht? Die mitgelieferten Pappschächtelchen sind doch zwecklos.

Carl Sch. in W.

Frage 19. In meinem Akku hat sich eine Menge Bodensatz angesammelt: Wie bekomme ich ihn heraus? Muß ich jedesmal die ganze Säure ausgießen oder wie kann man sich helfen. Fr. in Ch.

Antworten

Antwort zu 17: Wie soll die Kühlwasser-Temperatur beim Kraftfahrzeug-Motor sein?

Da das Kühlwasser die Aufgabe hat, die Zylinderwände des Fahrzeug-Motors abzukühlen, könnte man anzunehmen geneigt sein, daß der Motor um so wirtschaftlicher, also billiger und besser arbeitet, je niedriger die Temperatur des Kühlwassers gehalten wird. Man müßte dann also den Kühler ganz allgemein so groß wie möglich bauen und zumindest im Hinblick auf die Höchstleistung des Motors dimensionieren. Daß diese Annahmen und ihre konstruktive Folgerung unter Umständen zu Trugschlüssen führen können, und daß das Kühlwasser verschiedene, sich teilweise widersprechende Einflüsse auf den Motorenbetrieb hat, das sollen die folgenden Betrachtungen zeigen:

An sich bedeuten kalte Zylinderwände einen Verlust, da Wärme aus dem Zylinderinnern nach außen abgeführt wird. Dieser Verlust infolge der niedrigen Kühlwasser-Temperatur ist aber sehr gering; denn wenn man annimmt, daß während des Verbrennungsvorganges die Temperatur im Zylinder etwa 2100° C beträgt, dann ist die Temperaturdifferenz zwischen dem Zylinderinnern und der Wandung nicht viel größer bei kaltem Kühlwasser von etwa 40° C als bei siedendem Kühlwasser. Es ergäben sich Temperaturunterschiede, die um höchstens 4 Prozent voneinander verschieden sind, und, da der Wärmeverlust durch die Zylinderwandungen allgemein den Wirkungsgrad um ungefähr 10 Prozent verschlechtert, so würde sich bei niedrigerer Kühlwasser-Temperatur dieser Wirkungsgrad um höchstens 4 Prozent von 10 Prozent, also um ungefähr 0,4 Prozent, verschlechtern, und diese kleine Verschlechterung infolge des Einflusses der Kühlwasser-Temperatur auf die Wandungsverluste kann man ohne weiteres vernachlässigen.

Aus einem anderen Grunde tritt dagegen beim Uebergang zu kälterem Kühlwasser eine Verbesserung des Wirkungsgrades ein, die die eben erwähnte Verschlechterung ihrer Größe nach wesentlich übertrifft. Dieser günstige Einfluß beruht auf der Berührung des einströmenden Brennstoff-Luft-Gemisches mit den Zylinderwänden. Die mit diesem Gemisch erreichbare Leistung ist unmittelbar abhängig vom Gewicht dieses Gemisches und damit von seiner absoluten Temperatur nach dem Eintritt in den Zylinder. Man kann annehmen, daß beim Uebergang von Kühlwasser von 100° C auf solches von 40° C die Temperatur dieses Gemisches von 45° C auf 30° C heruntergeht, also um etwa 15° C. Das würde eine Gewichtsvermehrung der Ladung um rund 3,75 Prozent ergeben, das bedeutet wiederum eine Erhöhung der Leistung um denselben Betrag. Dieser Leistungsgewinn von 3,75 Prozent ist zahlenmäßig schon wesentlich größer als der eingangs entwickelte Leistungsverlust von 0,4 Prozent.

Noch ausschlaggebender aber ist der Einfluß der Kühlwasser-Temperatur auf die Kolbenreibung. Die Kolbenreibung ist vor allem abhängig von der Viskosität, d. h. der Dickflüssigkeit des Schmieröls. Diese hängt aber unmittelbar von der Temperatur der Zylinderwandungen ab. Je höher diese Temperatur ist, um so dünnflüssiger wird das Oel. Bei kaltem Kühlwasser ist also die Viskosität des Schmieröls hoch und die Kolbenreibung groß, bei warmem Kühlwasser ist dagegen die Kolbenreibung gering. Es können sich im normalen Fahrbetrieb hierdurch Gewinne bzw. Verluste bis zu 8 Prozent der Maschinenleistung ergeben. Das ist der Grund, weshalb man im allgemeinen besser mit heißem Kühlwasser fährt und lieber auf die im vorigen Absatz angeführten Vorteile des kalten Kühlwassers verzichtet; denn die Nachteile der Reibungsverluste übertreffen diese Vorteile fast immer.

Noch ein vierter Umstand ist bei der Beurteilung der Kühlwasser-Temperatur in Betracht zu ziehen, und das ist ihr Einfluß auf die Vergaser-Temperatur. Die Temperatur des Vergasers und der Saugleitung hängt bei den meisten Motoren unmittelbar von der Kühlwasser-Temperatur ab. Deshalb ist bei Verwendung schwer verdampfbarer Brennstoffe, also solcher, die hochsiedende Bestandteile enthalten (Benzin, Monopolin usw.) die Kühlwasser-Temperatur möglichst hoch zu halten, um die Verdampfung des Brennstoffes und seine Verteilung auf die Luft im Zylinder zu erleichtern. Bei Kühlwasser-Temperaturen unter etwa 80° C treten, soweit schwer verdampfbare Brennstoffe verwandt werden, leicht Niederschläge in den Saugkanälen und in den Zylinderwandungen ein. Die Folge sind beträchtliche Verluste durch unvollkommene Verbrennung, und diese Verluste machen sich bei Benzinbetrieb heute mehr bemerkbar als bei den wenige hochsiedende petroleumartige Bestandteile enthaltenden Benzinen der Vorkriegszeit. Es gilt also, diese unter Umständen ausschlaggebenden

Digitized by Google

Verluste durch die Verwendung von Kühlwasser nicht zu niedriger Temperatur zu vermeiden; eine Ueberdimensionierung des Kühlers ist also in vielen Fällen ein Nachteil, den man in letzter Zeit vielfach durch Kühlerjalousien, Thermostaten und andere Mittel auszugleichen versucht hat.

Dipl.-Ing. A. Lion, Berlin.

Antwort zu 18: Wie soll man Zündkerzen aufbewahren? Es gibt verschiedene, durchaus sichere Aufbewahrungsmethoden; z. B. haben viele Leser für die empfindlichen Reserveteile, als da sind: Magnetzünder-Ersatzkohle, Glühbirnen, Schwimmer, Zündkerzen usw., feste Holz- oder Blechkästen, die innen ausgepolstert sind und in welchen die Teile sauber verpackt und bruchsicher liegen. Für die Zündkerzen gibt es ferner kleine Konsolen, die innen an der Spritzwand befestigt werden können. Die Konsolen haben Gewinde, in welche man die Kerzen einschraubt, als ob sie in den Motor kommen sollten. Die Kerzen sind in dieser Art bruchsicher aufbewahrt, allenfalls verstauben sie ein wenig durch den vom Ventilator kommenden Wind, was ja aber nicht viel zu sagen hat.

Bastlern soll ein Fingerzeig gegeben werden, wie man sich die erwähnte Kerzenkonsole selbst herstellen kann: Man nimmt Ventilstopfen, wie sie insbesondere bei älteren Motoren zur Aufnahme der Zündkerzen verwendet wurden, und setzt mehrere davon, also soviel, als man Reservekerzen mitzuführen wünscht, nebeneinander in Bohrungen eines dicken Brettchens. Dieses erhält eine Stütze und ferner einige Oesen (Bilderösen oder dergl.), mit deren Hilfe es an der Spritzwand befestigt wird.

Antwort zu 19: Wie bekommt man den Bodensatz aus dem Akkumulator heraus? Sie können den Säuremesser zur Entfernung des Bodensatzes benutzen, wenn er schmal genug ist, um an die betreffenden Stellen vorzudringen. Nach Zusammendrücken und danach erfolgendem Wiederfreigeben des Balles saugen Sie den Bodensatz in den großen Raum des Meßwerkzeuges hinein; die Maßnahme ist solange zu wiederholen, bis der Satz entfernt ist (Bild 1). Vergessen Sie aber bitte nicht, die entfernte Säure zu ergänzen! W—l.

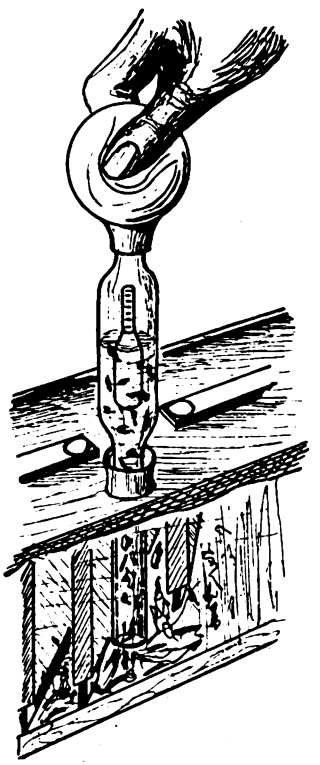


Bild 1. Entfernen des Bodensatzes aus dem Akkumulator mit Hilfe des Säuremessers

(Fortsetzung von Seite 201)

auf mich einen wesentlich intelligenteren Eindruck als die übrigen Orientalen, die ich bisher zu sehen die Ehre hatte. Sie schienen mir auch nicht so schmutzig zu sein, was mich angenehm berührte, und dann waren sie höflich — leider höflich bis zur verdammenswerten Lüge. Sie logen leider schon, wenn sie den Mund auftaten, und wenn ich anfangs dies alles nicht recht glauben wollte, weil ich persönlich in der kurzen Zeit noch keine Erfahrungen sammeln konnte, so hatte ich später bald Beweise genug.

Nicht wegzuleugnen war aber die entschieden geistig große Beweglichkeit. Die Perser schienen mir ausgesprochene Sprachtalente zu sein. Ferner war der Kunstsinn noch gut entwickelt. Das Handwerk von heutzutage — davon überzeugte ich mich bei den Basarwanderungen — zeugte davon. Die Herstellung von allerlei Geräten wurde immer noch mit den einfachsten Instrumenten ausgeführt. Der Kampf ums goldene Kalb war leider auch hier stark ausgeprägt, und man betrügt gern und aus alter Gewohnheit, die schon zur Sitte geworden war. Die Landbevölkerung machte da entschieden einen ungleich besseren Eindruck. (Fortsetzung folgt.)

(Fortsetzung von Seite 207)

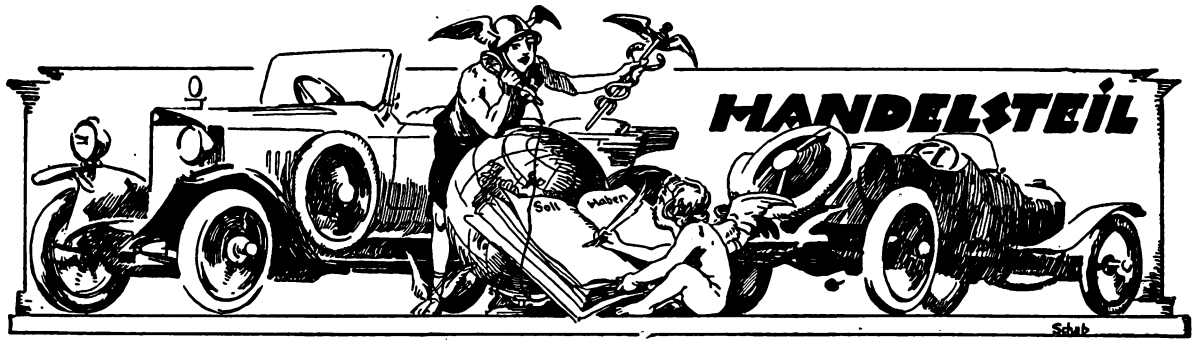
chen Falle bestehe die Gefahr eines Zusammenstoßes. Komme eine unübersichtliche Ecke in Betracht, so müsse der Kraftwagenführer stets damit rechnen, daß Menschen oder Fuhrwerke herankommen. (3. S. 398. 28.) *1502*

Wo darf man parken?

Eine alte Entscheidung des Kammergerichts hat das Amtsgericht Rüdesheim (4. C. 148/28) zugunsten der Autofahrer erfreulicherweise in Anwendung gebracht. Der Sachverhalt im Termin, der in Aßmannshausen am Rhein stattfand, war folgender: 12 Kraftfahrer waren angeklagt, weil sie im August und September 1928 in Aßmannshausen bei der „Bauernschänke" in der Höllenbergstraße die von ihnen geführten Kraftwagen aufgestellt hatten. In der Hauptverhandlung ergab sich, daß zwar an der in Betracht kommenden Stelle eine Tafel angebracht war, nach der das Parken verboten war, daß aber eine in gesetzlicher Form erlassene Polizeiverordnung, die das Parken an dieser Stelle verbietet, nicht besteht. Nach den in der Entscheidung des Kammergerichts vom 13. März 1913 niedergelegten Rechtsgrundsätzen kann in einem solchen Falle, wie das Amtsgericht Rüdesheim bestätigt, eine Bestrafung auf Grund des § 21 des Reichsgesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen nicht erfolgen.

Sämtliche 12 Angeklagten wurden daher, unter Aufbürdung der Kosten und der entstandenen notwendigen Auslagen auf die Staatskasse, freigesprochen. (Mitgeteilt von Rechtsanwalt und Notar Dr. Stulz, Frankfurt a. M.) *1504*

Digitized by Google



Kraftomnibusse für Stadtverkehr bevorzugt!

Das Omnibusgeschäft gewinnt im Rahmen des deutschen Kraftfahrzeugbaues ständig an Bedeutung und ergibt im Gegensatz zur Herstellung von Personenwagen auch finanziell befriedigende Ergebnisse. Die steigende Nachfrage ermöglicht der Industrie, die Konstruktion und Fabrikation von Omnibussen allmählich aus ihrem früher mehr oder weniger starken Abhängigkeitsverhältnis vom Lastwagenbau zu lösen und sie als einen selbständigen Produktionszweig zu betreiben. Zu solcher Entwicklung haben die wachsenden Ansprüche des Publikums auf schnelles und bequemes Fahren beigetragen, denen die rasche technische Entwicklung des Omnibusses in ungleich größerem Maße entgegenkam, als es bei den übrigen Verkehrsmitteln möglich war.

Eine besonders wichtige Rolle spielt heute bereits der Omnibus im städtischen Verkehr. Zwar vermag er im Stadtkern der Millionenstädte als Schnellverkehrsmittel für die Massen in Anbetracht seines geringen Fassungsvermögens nicht mit Hoch- und Untergrundbahn zu konkurrieren. Seine Rentabilität ist jedoch wesentlich besser, und für alle außerhalb des engsten Stadtkerns gelegenen Bezirke erweist sich der Kraftwagen bei der Neueinrichtung von Linien gegenüber jedem Schienenfahrzeug als überlegen. Auch in Deutschland wird der Omnibus innerhalb von 10 bis 20 Jahren weitgehend die Straßenbahnen ersetzt haben. Die zwangsläufige Zurückdrängung schienengebundener Fahrzeuge, die bei größerer Verkehrsdichte zu einem empfindlich störenden Verkehrshindernis werden können, ist heute bereits zu einer dringlichen Frage der Organisation großstädtischen Verkehrs geworden, die auf Ableitung zur Hoch- und Untergrundbahn einerseits und zum beweglicheren Omnibus andererseits drängt. Welche Entwicklung aber selbst in einer Großstadt mit ausgebautem Straßenbahnliniennetz der Omnibusverkehr zu nehmen vermag, zeigt die Entwicklung des größten deutschen Verkehrs-Omnibusunternehmens, der jetzt in die städtische Berliner Verkehrs-A.-G. übergegangenen Allgemeinen Berliner Omnibus-A.-G. Der Anteil des Autobusverkehrs am gesamten Berliner Nahverkehr (also Straßenbahn, Hoch- und Untergrundbahn, Stadt-, Ring- und Vorortbahn sowie Aboag) ist seit 1924 von rund 4 v. H. auf über das Dreifache, nämlich 13 v. H., gestiegen. Im einzelnen hat das Unternehmen seit Beendigung der Inflation die in nebenstehender Tabelle geschilderte Entwicklung genommen.

Abgesehen von der mit der technischen Vervollkommnung rasch wachsenden Bevorzugung des Omnibusses durch das fahrende Publikum, dessen Urteil eine wichtige Rolle bei der Wahl der Betriebsart durch den Unternehmer spielt, entscheidet die Kapitalfrage zugunsten des Kraftwagens. Die für den Kilometer Straßenbahnstrecke in Großstädten aufzuwendenden Baukosten betragen etwa 600 000 RM. Die Verzinsung, Tilgung und Disagiobuchung bedeuten — ganz abgesehen von der dann einsetzenden Straßenunterhaltung — eine jährliche Vorausbelastung des Schienenfahrzeuges gegenüber dem Omnibus von im Durchschnitt kaum weniger als 12 v. H. des Kapitals, das für den Streckenbau aufgewendet wird, das sind etwa 72 000 RM. pro Kilometer! Bei Untergrundbahnen betragen die Baukosten 6 bis 7 Mill. RM. je Kilometer und bedeuten eine Belastung von 720 000 bis 840 000 RM. jährlicher Kapitalkosten pro Kilometer.

Jahr	Fahrgäste	Geleistete Wagen-km	Belegschaft[3])	Omnibusse[3])	Dividende v. H.
1924	48,0 Mill.	8,5 Mill.	1309	170	10[1])
1925	77,1 „	14,0 „	1993	264	10[1])
1926	112,8 „	22,47 „	2840	450	10[1])
1927	156,7 „	29,17 „	3645	561	10[1])
1928	222,5 „	37,34 „	4460	620	—[2])

[1]) auf RM. 7,2 Mill. Stammaktien; daneben bestehen seit 21. Februar 1925 RM. 1,2 Mill. Vorzugsaktien. Anleihen sind nicht vorhanden. [2]) Generalversammlung vom 11. Dez. 1928 beschloß Liquidation und Uebertragung des Vermögens auf die Berliner Verkehrs-A.-G. [3]) Jeweils am Ende des Geschäftsjahres.

Vor dem Zusammenschluß der Berliner Verkehrs-A.-G. arbeitete die anleihefreie Aboag 1927 bei einem Streckennetz von 236 km und einer Beförderung von 156,7 Mill. Personen mit nur 8,4 Mill. RM. Kapital. Demgegenüber betrug das Kapital der Untergrundbahnen bei 54,9 km Netzlänge und 222,5 Mill. beförderten Personen 175,2 Mill. RM. und 80,6 RM. Anleihen. Die Berliner Straßenbahn-Betriebs G. m. b. H. mit ihrem 615 km langen Streckennetz und einer Jahresbeförderung von 825,8 Mill. Personen hatte bereits vor dem Kriege ein Aktienkapital von 100 Mill. RM. Allein die Herstellung des Schienenweges würde heute bei der Berliner Straßenbahn einen Betrag von etwa 400 Mill. RM. und bei der Untergrundbahn ebenfalls rund 400 Mill. RM. erfordern. Das Verhältnis von Kapitalinvestition und Beförderungsleistung ist für den Omnibusbetrieb bei weitem am günstigsten, ein Umstand, der bei der in Deutschland herrschenden Schwierigkeit der Kapitalbeschaffung die Rentabilität weitgehend beeinflußt.

Die Aboag konnte ihren Wagenbestand von 131 Fahrzeugen 1922 auf 620 Ende vorigen Jahres erhöhen, ohne — von 1,2 Mill. RM. Vorzugsaktien abgesehen — eine Kapitalerhöhung vorzunehmen oder Anleihen aufzunehmen. Gleichzeitig war eine durchgreifende Modernisierung des Wagenparks (geschlossene, zweistöckige Oberdeckwagen, Luftreifen, Dreiachser mit Sechszylindermotoren) und die Zahlung einer Dividende möglich, die 1924 bis 1927 gleichmäßig je 10 v. H. betrug. Der Bedarf an Betriebskapital macht beim Omnibus also nur einen Teil der für die im Schienenbetriebe erforderlichen Mittel aus, und das Kapital einer Omnibusgesellschaft kann sich weit unter der Höhe allein der Bau-

Digitized by Google

Wieder zwei

Rennsiege

mit

Spidolin Auto-Oel!

052 Telegramm — Deutsche Reichspost — 55a Berlin

aus berlin 49 27/25 15/4 12.6

6

spidolin g m b h

schiffbauerdamm 15

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit 15/4 13.13

von 2 fu 5053 durch

Befördert Tag Zeit an durch

hans koehler berlin gewinnt ersten preis und goldene plakette auf 350 harley davidson zur brandenburgischen dauerpruefungsfahrt mit spidolinoel

15 APR 1929

066 Telegramm — Deutsche Reichspost — 55a Berlin

au • 67 paris gare est 0894874 17/18 7 7a34

6

spidolin berlin

Spidolin

Spidolin Ges.m.b.H.

W 6

6 Schiffbauerdamm 15

Aufgenommen Tag Monat Jahr Zeit

von Pa durch

Paris 106

7.5.29.9 NV

Befördert Tag Zeit an durch

• tour de france internationale rundfahrt 4363 kilometer 20 april bis 5 mai stratpunktfrei sieger • henning • 4363 28 5.

7 MAI

Spidolin das Auto-Oel des deutschen Handels

SPIDOLIN-GESELLSCHAFT
MIT BESCHRÄNKTER HAFTUNG
BERLIN NW 6, SCHIFFBAUERDAMM 15 • FERNRUF D 1, NORDEN 12 767

Digitized by Google

kosten eines entsprechend langen Schienenweges erhalten. Verkehrsstörungen und zinsenverschlingende Bauzeiten fallen beim Omnibusbetrieb gänzlich fort.

Andererseits sind aber gerade die beträchtlichen, in den Oberbauanlagen für Schienenfahrzeuge investierten Kapitalien der wesentliche Grund, warum sich diese an sich wirtschaftliche Umstellung des städtischen Verkehrs langsamer durchsetzt, als die oben angedeuteten verkehrstechnischen und finanziellen Vorteile erwarten lassen. Ueberall dort jedoch, wo neue Linien einzurichten sind, wird — zumal bei weniger dichtem Verkehr oder Vorortstrecken von größerer Entfernung — dem Omnibus der Vorzug zu geben sein. Der Kraftwagen kann im Gegensatz zu den schienengebundenen Fahrzeugen je nach Bedarf eingesetzt, aufgegeben oder umgeleitet werden, ohne daß dadurch besondere finanzielle Aufwendungen gemacht oder bestehende Anlagen entwertet werden. Es wird daher künftig kaum noch der Fall eintreten, daß Stadtgemeinden die Erschließung nahegelegener Vororte mittels neuanzulegender Straßenbahnlinien vornehmen und dabei großes Anlagekapital in ein Verkehrsunternehmen stecken, über dessen Ertragsfähigkeit keine zuverlässigen Unterlagen vorliegen können. — Daß der Omnibus besser als schienengebundene Fahrzeuge elastisch dem Zuge des Verkehrs zu folgen und daher auch im Hinblick auf die Platzausnutzung leichter rentabel gehalten zu werden vermag, geht aus folgenden Ziffern hervor. 1927 betrugen in Berlin die

Fahrzeugart	Omnibus	Straßenbahn	U-Bahn
Platzausnutzung etwa	50 v. H.	40 v. H.	32 v. H.
Mittlere Besetzung eines Wagens	26,8 Pers.	26,3 Pers.	29,2 Pers.
Beförderte Personen je Wagen/km	5,4	5,2	5,3

Die Zahl der in Deutschland betriebenen Omnibusse hat sich in den letzten fünf Jahren annähernd verfünffacht. Im Ueberlandverkehr verfügte allein die Post, welche 1923 mit 908 Kraftomnibussen 1,74 Mill. Reisende auf einem Gesamtstreckennetz von 9491 km beförderte, 1928 über einen Wagenpark von 3038 Einheiten, welche schätzungsweise insgesamt 65 Mill. Personen auf einer Gesamtstrecke von fast 34 000 km beförderten.

Steigende Verwendung von Kraftfahrzeugen in Persien

Im Laufe der letzten beiden Jahre hat in der persischen Wirtschaft eine fühlbare Aufwärtsbewegung eingesetzt. Der regere Güteraustausch mit den ausländischen Märkten hat das geschäftliche Leben wie allgemein den nationalen Verbrauch in seiner Bedarfsrichtung erheblich neuzeitlicher gestaltet. Erweiterte Bedürfnisse und Geschmack nähern sich dabei mehr und mehr europäischen Vorbildern. Besonders im Handel entwickelt sich immer auffälliger ein europäisches Tempo. Die Modernisierung des Wirtschaftslebens stellt an den Verkehr Persiens ganz erheblich gesteigerte Anforderungen, zu deren Befriedigung als tauglichstes Bewegungsmittel für die dortigen Verhältnisse der Kraftwagen herangezogen wird. Das Eisenbahnsystem ist noch mangelhaft; die Mittel für großzügige Erweiterungen im dringend erforderlichen Umfang stehen zurzeit nicht zur Verfügung. Infolgedessen richtet sich das Verbraucherinteresse in wesentlich verstärktem Maße auf die Aufnahme von Automobilen.

In letzter Zeit hat sich daher der persische Automobilverkehr sehr lebendig entwickelt. Vor 1924 war das Motorfahrzeug in Persien nahezu unbekannt. Aber von diesem Jahre an begann sich der nationale Verkehr vermehrt dem Automobil zuzuwenden. Der internationale Handel hat seine Werbeenergien infolge der offensichtlich guten und entwicklungsfähigen Absatzchancen seit einiger Zeit auf die Bearbeitung der persischen Automobilmärkte gerichtet. Die Ergebnisse waren trotz der aufgewendeten Mühen und Kosten vorläufig teilweise nur bescheiden, weil die Beschaffenheit der persischen Straßen wie allgemein die klimatischen und geographischen Verhältnisse an die Konstruktion eines Wagens besondere Ansprüche stellen. Die Brücken in dem wasserreichen persischen Gebiet sind nach altüberlieferter Bauart ungewöhnlich stark gewölbte Buckelbrücken, die nur von Wagen passiert werden können, die eine entsprechende Bodenfreiheit haben; es sind daher nur hochgebaute Wagen marktfähig. Die Straßen, vor allem die Gebirgsstraßen, wenden mitunter in außerordentlich scharfen Kehren; auf den Bau der Steuerung ist daher ein ganz besonderer Wert zu legen. Die Steuerung muß unbedingt zuverlässig und leicht reagieren, da anders an den zu kurzen und scharfen Biegungen der Gebirgsstraßen Gefahren für die Verkehrssicherheit bestehen. Die Beleuchtungsanlage muß selbstverständlich elektrisch sein.

Persien ist in vielen Teilen des Landes stark gebirgig, wobei die Straßen nicht nach ähnlichen Steigungsgrundsätzen aufwärts führen, wie sie bei uns bei Chausseen üblich sind. Daher ist eine erste Voraussetzung, daß der Motor genügend stark ist, um diese Steigungen zu überwinden. Großen Wert legt man auch darauf, einen geräuschlos arbeitenden Motor zu fahren. Das heiße Klima greift Holzbauten besonders stark an. Man ersetzt nun dort mit Vorliebe hölzerne Bauten, die einem raschen Verfall unterworfen sind, durch solche aus dauerhaftem Metall. Für den Karosseriebau ist daher von Wichtigkeit, Karosserien aus Metall, z. B. Ganzstahlkarosserien u. a., zu liefern.

Man macht in Persien oft die Erfahrung, daß der vorhandene Laderaum bei Lastkraftwagen über die Ladefähigkeit ausgenutzt wird. Durch solche Ueberlastung der Lastkraftwagen werden aber erklärlicherweise die Fahrzeuge allzurasch arbeitsunfähig und das Kraftfahrzeug verliert dann bei dem noch naiven persischen Käufer an Vertrauen. Um nun solchen absatzfeindlichen Ereignissen zuvorzukommen, ist praktisch darauf zu achten, bei Lastkraftwagen den Ladeaufbau so zu halten, daß ein Ueberladen möglichst verhindert wird.

Da Eisenbahnen empfindlich mangeln, werden für den Personenverkehr in wachsendem Umfange Autoomnibusse eingestellt. Notwendig sind hierfür hochgebaute Wagen mit nicht zu zahlreichen Sitzplätzen, da der Verkehr im Augenblick noch nicht sehr umfangreich ist; ein Sitzraum mit acht bis zehn Plätzen genügt.

Die Steuer für einen Personenwagen beträgt monatlich 30 Krans (etwa 12 M.). Der Verkauf von Fahrzeugen selbst untersteht keiner Besteuerung. Die beste Transportverbindung von Europa nach den per-

Digitized by Google

sischen Automobilmärkten ist die Straße über Syrien und Mesopotamien. Am besten wird das Gut bis Beirut verschifft und rollt von da auf eigener Achse zum persischen Bestimmungsort. Die geringe Kaufkraft der Bevölkerung macht gewisse Rücksichten in der Zubilligung bequemer Zahlungsbedingungen erforderlich. Das gilt vor allem für den Handel mit Lastkraftwagen, die hauptsächlich gegen die Garantie einer zuverlässigen Bank auf Kredit überlassen werden. Personenkraftwagen werden im allgemeinen gegen Barzahlung verkauft, es sei denn, daß es sich um ganz zuverlässige Persönlichkeiten handelt, für die vorzügliche Garantien geleistet werden.

Um festen Fuß im Absatz von Kraftwagen nach Persien zu gewinnen, bedarf es einer außerordentlich zähen und sehr regen Werbearbeit, um Automobile in immer weitere Kreise hinein bekanntzumachen. Man muß z. B. sehr eingehend gehaltene Kataloge, Preislisten, allgemeine Propagandaschriften und ähnliches Material zur Verteilung bringen, die in der Landessprache abgefaßt sein müssen. Persien verfügt noch nicht über viele Reklamemöglichkeiten, so daß außer den vorerwähnten Propagandaschriften, Reklameartikeln in der Presse usw. auch der Häuseranschlag einen vortrefflichen Dienst tun wird. Man kennt auch bisher noch nicht die Abhaltung von Ausstellungen, so daß man hier mit gutem Erfolge solche Ausstellungen aus eigener Initiative in die Wege leiten könnte. Es wären dabei gut gelegene Geschäftsräume im verkehrsreichen Innern der Städte heranzuziehen. Es ist bei der entschiedenen Aufnahmefähigkeit Persiens für Kraftfahrzeuge, die für den Verkehr im Lande geradezu eine unerläßliche Notwendigkeit geworden sind, mit Sicherheit damit zu rechnen, daß sich bei energischer und gut geregelter Werbearbeit ein gewinnbringender Handel mit Persien entwickeln läßt. H. G. M. — 1360

Kleine Mitteilungen

Die Kosten der Ford-Umstellung

Die amerikanischen Ford-Werke haben im vergangenen Jahre mit einem beträchtlichen Verlust gearbeitet. Die Bilanz per 31. Dezember 1928 weist einen angesammelten unverteilten Gewinn in Höhe von 582,63 Mill. Dollar gegen 654,85 Mill. Ende 1927, 697,64 Mill. Ende 1926 und 622,37 Mill. Ende 1925. Da die Inhaber der Ford Motor Company, nämlich Mr. Henry Ford, Mrs. Henry Ford und Edsel B. Ford, in den letzten Jahren keine Dividende bezogen haben, ergibt sich aus den Veränderungen auf diesem Konto die Tatsache, daß das amerikanische Ford-Unternehmen im Jahre 1928 einen Verlust von 72,22 Mill. Dollar erlitten hat gegenüber einem Verlust von 42,79 Mill. Dollar 1927, einem Reingewinn von 75,27 Mill. Dollar 1926 und einem Gewinn von 79,89 Mill. 1925. Die Umstellung der Ford-Werke auf die Fabrikation des neuen Modells hatte somit, ohne den entgangenen Gewinn zu berücksichtigen, in den beiden letzten Jahren einen Gesamtverlust von 115 Mill. Dollar zur Folge. Der entgangene Gewinn kann außerdem für diese beiden Jahre mit ca. 150 Mill. Dollar veranschlagt werden, so daß die Gesamtkosten der Umstellung sich auf etwa 265 Mill. Dollar oder rund 1,1 Milliarden M. belaufen.

Auswirkungen der Fusion Chrysler-Dodge

Die Chrysler Corporation, der drittgrößte Automobilkonzern Amerikas, legt ihren Jahresbericht für

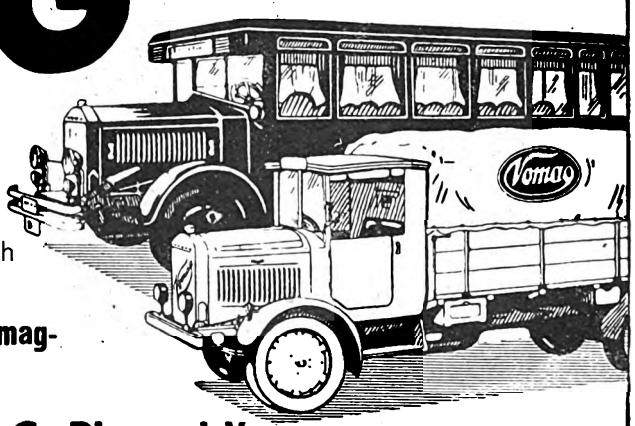
VOMAG

Unerreicht

In Konstruktion, Material und Leistung

Unter schwierigsten Verhältnissen tausendfach bewährt

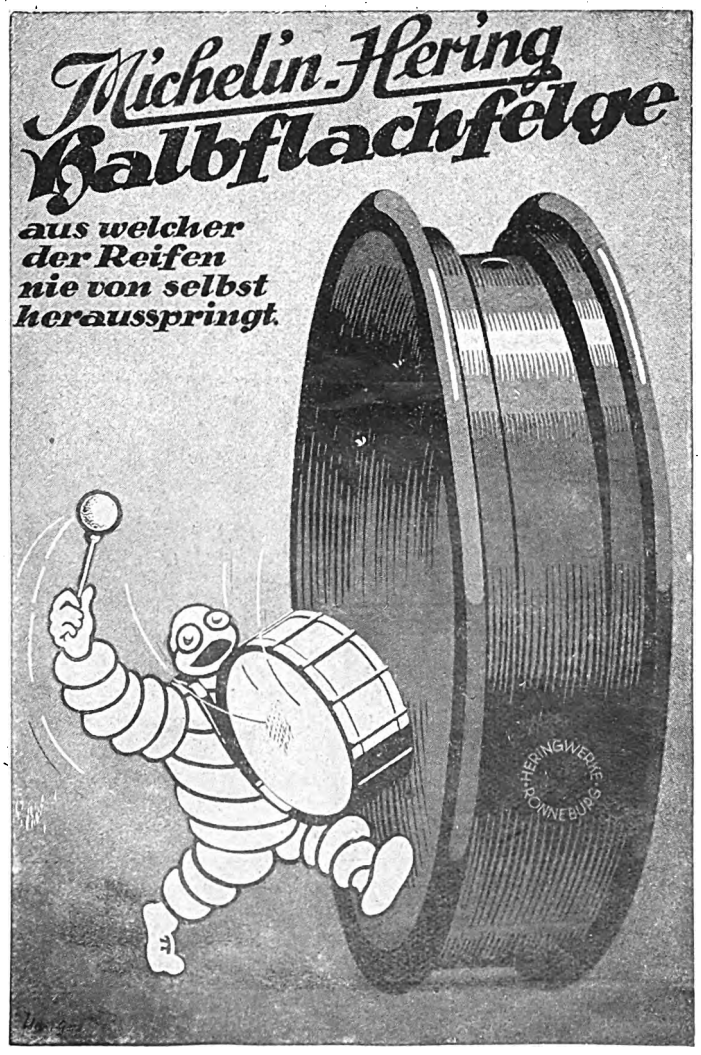
Große Vorteile durch das einzig dastehende Vomag-Finanzierungssystem



Vogtländische Maschinenfabrik A.-G., Plauen i. V.

Digitized by Google

1928 vor, der bereits die Auswirkungen des Zusammenschlusses mit Dodge erkennen läßt. Allerdings nur zum Teil, da Chrysler die Dodge-Automobilwerke erst mit Wirkung ab 1. August 1928 übernommen hat. Die Chrysler Corporation allein hat ihren Absatz gegenüber 1927 um fast 90 Prozent von 192 083 auf 360 399 Wagen gesteigert. Berücksichtigt man auch den vor der Fusion erzielten Absatz der jetzt im Konzern zusammengeschlossenen Gesellschaften, so ergibt sich eine Steigerung um 30 Prozent von 342 284 auf 444 762 Wagen. Dem Werte nach hat der Absatz um 72 Mill. Dollar oder 26½ Prozent auf 344 Mill. Dollar zugenommen. Der Geschäftsbericht der Chrysler Corporation, die bekanntlich auch in Berlin eine Tochtergesellschaft unterhält, weist besonders auf den Aufschwung des Exportabsatzes hin. Zwecks Zentralisierung und besserer Pflege der Geschäfte im Auslande wurde die Chrysler Export Corporation gegründet, eine Einrichtung, wie sie bekanntlich auch die General Motors Corporation besitzt. Einer New-Yorker Meldung zufolge beabsichtigt die deutsche Chrysler-Gesellschaft ihre hiesigen Montagewerkstätten zu vergrößern und ihre Absatzorganisation in Deutschland auszubauen. Die kürzlich erfolgte Kapitalverdoppelung auf 1 Mill. M. wird mit diesen Plänen in Zusammenhang gebracht.



Der kleine Dixi-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

Firmenberichte

Selve Automobilwerke Akt.-Ges., Hameln. Die bekanntlich sanierungsbedürftige Gesellschaft legt jetzt ihre Bilanz für 1928 vor, ohne Zahlen über die geplante Kapitalzusammenlegung mitzuteilen. Der Rohüberschuß stellt sich auf nur 150 351 M. (i. V. 132 739); andererseits betragen die Ausgaben 787 420 M. (1 289 617); davon sind 82 252 M. (583 423) Abschreibungen. Mithin erhöht sich der Verlustvortrag von 33 403 auf 670 472 M. bei 1,15 Mill. M. Stamm- und 206 000 M. Vorzugskapital.

Süddeutsche Karosseriewerke Schebera Akt.-Ges., Heilbronn. Die Generalversammlung, in der 62 080 Stimmen vertreten waren, genehmigte die Bilanz mit den Anträgen der Verwaltung. Danach wird das Kapital im Verhältnis von 5 zu 1, von 1,5 Mill. RM. auf 300 000 RM. zusammengelegt. Gegen sämtliche Anträge der Verwaltung stimmte ein Aktionär, der 150 Stimmen vertrat und zu allen Punkten Protest zu Protokoll gab. Vom Vorstand wurde auf verschiedene Anfragen erwidert, daß der Verlust von 658 000 RM. (i. V. 103 463 RM. Gewinn) in der Hauptsache darauf zurückzuführen ist, daß die Neckarsulmer Fahrzeugwerke, mit denen die Gesellschaft eng liiert war und die auch heute noch einen großen Teil des Kapitals besitzt, 500 bestellte Karosserien nicht abgenommen habe. Der Arbeiterstand ist von 120 zu Anfang des Jahres auf 50 zurückgegangen. Heute werden nur noch 25 Arbeiter beschäftigt. Die Aufsichtsratswahlen ergaben die Wiederwahl von Jakob Schapiro und Rechtsanwalt Krebs (Berlin). Neu hinzugewählt wurde Oberfinanzrat a. D. Hasse (Berlin-Lichterfelde).

PUCH

PUCH-Motorräder

die beliebtesten und bewährtesten

steuerfreien und führerscheinfreien

Maschinen. Der genial konstruierte Doppelkolbenmotor in Verbindung mit der unerreicht einfachen und wirkungssicheren Zweigangnabe (kupplungsloses Schalten) machen die Maschine zu einem Wunderwerk der Motorbautechnik.

Preis Mk. 725.— verzollt ab Passau
Mit kompletter Boschlichtanlage
nur Mk. 813.50

PUCH-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Zweigniederlassung Passau

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen.

Firma	letzte Divid.	Datum 19. 4.	30. 4.	10. 5.
Adler	5	51	51	—
Allg. Berl. Omnibus	10	—	185	187
AEG	8	170	168	168
Augsb.-Nrbg. (MAN)	6	83	—	75
Bln.-Karlsr. (DWF)	0	66	58	58
Calmon	0	38	36	36
Chillingworth	8	98	92	92
Continental	6	163	167	162
Daimler-Benz	0	50	56	53
Dürener Metallw.	10	185	181	185
Dürkopp	0	28	24	25
Frankf.-Pokorny	6	60	54	54
Hanomag	0	51	46	47
Harb. Gummi (Phoenix)	0	79	77	77
Horchwerke	8	108	98	100
Kronprinz	8	80	79	72
Magirus	0	—	24	25
Motorenfabrik Deutz	0	64	64	63
NAG	0	31	28	29
NSU	0	19	18	14
Nürnb. Herkules	0	43	40	42
Peters Union	8	120	123	119
Siemens & Halske	14	381	370	376
Vomag	6	70	68	68
Wanderer-W.	6	90	77	78

Kleinhandelspreise Berlin.

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	15. 3.	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	45,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol) III	„	111,— M/100 kg

Kraftwagenbereifung.

Type Ballonreifen für Wulstfelgen.

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	55,30	8,70
760× 90	58,60	9,—
765×105	73,—	11,—
815×105	77,30	11,75
820×120	92,50	13,75
880×120	102,50	14,55

Ballonreifen für Wulstfelgen.

715×115	54,10	9,85
730×130	64,70	12,15
775×145	77,30	12,55

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen.)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,00
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	157,00—165,00

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Modernes Fabrikgrundstück

am Steinhuder Meer b. Hannover, sehr geeign. für die Automobilindüstrie, Eisenbetonbau. Grundstücksgr. 5750 qm, bebaute Fläche 4350 qm, Gesamtarbeitsfl. 12500 qm, erb. 1914/15, hohe, helle Arbeitssäle, 1000 PS Dampfmasch. mit gek. Generator, günst. Wasserverhältn., sehr gute Arbeiterverhältn., evtl. mit Garage, Stall., Wohnhäusern usw., sof. außergewöhnl. **preiswert zu verkaufen.** Anfr. unter **J. P. 12685** beförd. Rud. Mosse, Berlin SW 100

(Berlin 3. 5. 29)

Gußeisen	M/100 kg	45,10
Stahlformguß	„	79,00
Zink	„	52,25
Barr-Aluminium	„	194,00
Zinn (Hamburg Termin Mai)	„	406,00
Antimon	„	82,50
Kupfer	„	147,00

Reichsindex April 153,6.
1914 = 100.

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Gurneys Dampfwagen.** Mod. Trpt., 9. März 1929. Beschreibung des Dampfwagens aus dem Jahre 1825. Maschine mit 12 PS. 18 Sitzplätze. Verkehr London-Bath.

I. **Entwurf und Bau von Kraftfahrzeugen.** Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 47. Rückblick auf den Fortschritt der letzten zehn Jahre. Übergang von Kriegs- zu Friedensverhältnissen. Entwicklung des Personenverkehrs. Bauliche Einzelheiten.

I. **Prüfung von Kraftfahrzeugen.** Engg., 28. Dezember 1928, S. 813. Zweck von Versuchen. Probefahrten. Versuche auf dem Prüfstand. Einlaufen des Motors.

IIa. **Antrieb des Kraftfahrzeugs.** Shephard. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 56. Vergleich zwischen unmittelbarem Motorantrieb und benzin-elektrischem Antrieb. Vorteile hüben und drüben. Gewicht. Verhältnisse in den Vereinigten Staaten. Ausblick in die Zukunft.

IIh. **Schalldämpfer, Auspuffklappe, Auspuffgase.** Schur. Auto-Magazin, Februar/März 1929, S. 1026. Gesetzliche Vorschrift über Geräusch, Rauch, Dampf usw. Fahren mit geöffneter Auspuffklappe. Schalldämpfung. Wirkung des Auspufftopfs auf den Motor. Schalldämpfer. Wettbewerb, veranstaltet vom Institut für Kraftfahrwesen an der Technischen Hochschule Dresden.

IIf 6. **Bremse und Türsteuerung für einen Omnibus.** Engineer., 15. Februar 1929, S. 193. Beschreibung eines Vorführungsomnibusses der Fa. Peters mit Druckluftbremse und Druckluftantrieb der Türen.

II k. **Nächtliches Reisen auf der Straße.** Mod. Trpt., 30. März 1929, S. 16. Beschreibung des ersten Sechsrad-Schlafomnibusses. Sechszylinder-Motor. Raum für 21 Fahrgäste. Der Wagen verkehrt zwischen London und Manchester.

IIIa. **Amtliche Prüfungsstellen und Kraftfahrschulen.** Praktikus. Adac. 4. Januar 1929, S. 14. Reichsgesetzliche Vorschriften. Hauptsache: Fahrprüfung. Berücksichtigung der Verkehrssicherheit. Herrenfahrer und Berufsfahrer.

IIIa. **Unfälle im Betrieb und Verkehr mit Kraftwagen.** König. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1591. Einteilung der Gefahren bei fehlerhaften und fehlerlosen Wagen. Ausbildung des Wagenführers. Ausrüstung des Wagens. Bremsen. Gleiten und Schleudern. Brände. Zusammenstöße. Mängel der Straßen. Bahnübergänge.

IIIa. **Entwicklung des Personenverkehrs.** Guy. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 58. Bestrebungen beim Entwurf von Straßenfahrzeugen. Sechsradwagen. Besteuerung.

IIIa. **Straßenverkehr im Betriebe der Eisenbahnen.** E. Ford. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 13. Gesetz, den Straßenverkehr der englischen Eisenbahnen betreffend Wettbewerb zwischen Straße und Eisenbahn. Erste Anfänge. Vereinbarungen zwischen Eisenbahn und Kraftverkehrsunternehmen.

IIIe. **Versuche mit Azetylen als Motorbrennstoff.** Lutz. Ztschrft. VDI., 3. November 1928, S. 1568. Azetylen kann technisch Benzin ersetzen, Verwendung ist aber wirtschaftlich aussichtslos.

IIIe. **Kraftstoff aus Kohle.** Engg., 4. Januar 1929, S. 8. Ueberblick über die Verwendung von Kohle zum Betrieb von Motoren in vergaster und flüssiger Form. Bergius-Verfahren. Verfahren von Förster und Tropsch.

IIIe. **Verschiedene Betriebsstoffe für Kraftwagen.** Engg., 11. Januar 1929, S. 49. Gas als Triebstoff. Erzeugung auf dem Wagen. Vorgänge in Frankreich. Schweröl-motoren.

IIIe. **Omnibusbetrieb mit Rohöl.** Queency. Mod. Trpt., 2. März 1929, S. 20. Versuche einer amerikanischen Omnibusgesellschaft, Benzinmotoren mit Rohöl zu betreiben. Rohöl wird in einer besonderen Vorrichtung vergast. 20 Omnibusse in Probebetrieb, später sollen 580 Omnibusse mit Rohöl laufen. Befriedigende Betriebsergebnisse.

V. **Eine neue Postkraftwagenhalle in Fulda.** Friebe Verktechn., 5. April 1929, S. 230. Beschreibung der Kraftwagenhalle in Fulda mit Werkstätten und Wohnungen. 13 Kraftwagenstände. Anlage ist ein wichtiger Stützpunkt für den Betrieb.

VI. **Lastwagen, Original-Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 17. November 1928, S. 30. Minerva-5-t-Lastkraftwagen, Steyr-Plateauwagen, 5-t-Dürrkopp, Komnick-Omnibus; Dreiachs-Lastkraftwagen der Tatra-Werke auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

VI. **Die holländische Automobil-Ausstellung.** Adac, 25. Januar 1929, S. 7. Händlerausstellung, auf der bewährte, gangbare Fahrzeuge ausgestellt wurden. Viel amerikanische Wagen.

VI. **Personenwagen, Original-Standberichte.** Auto-Ztg., Berlin, 17. November 1928, S. 25. Beschreibung der Adlerwagen, Wandererwagen, 4 Modelle von Studebaker, Wagen von Willys Overland, A. G. A., Chrysler, Austro-Daimler, Isotta-Fraschini usw., auf der Berliner Automobil-Ausstellung.

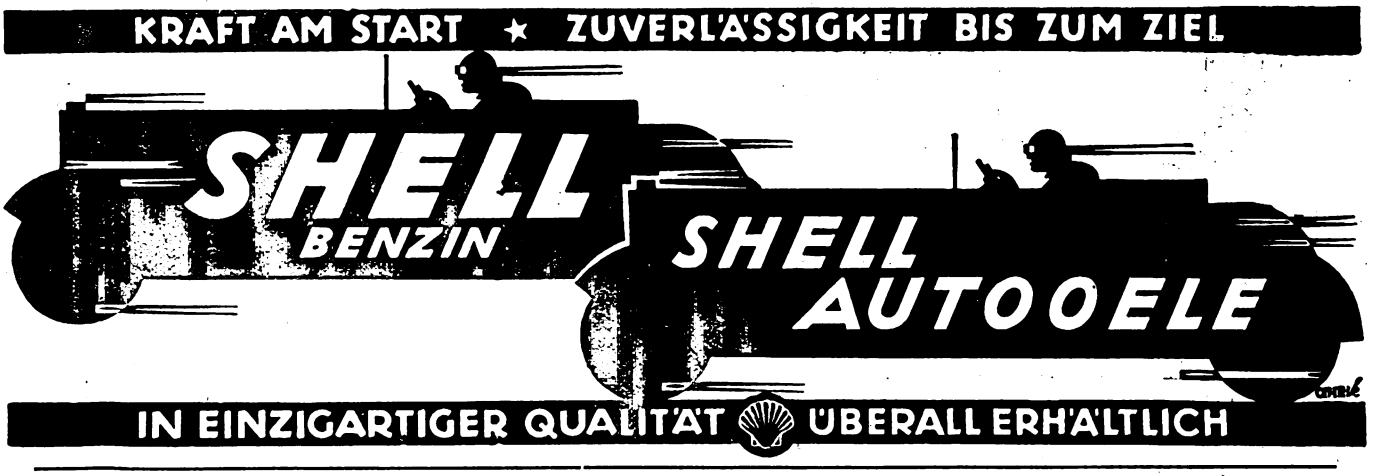
VII. **Straßenbau und Verkehrssicherheit.** Dryland. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 69. Schwierigkeiten. Schlüpfrige Straßendecken. Klagen. Untersuchungen.

VII. **Die Straße der Zukunft.** Jeffreys. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 67. Unterbau, Wölbung. Keine weißen Linien zur Leitung des Verkehrs. Nutzlosigkeit hoher Bordkanten. Verschönerung der Straßen.

VII. **Schonung der Straße durch die Konstruktion der Kraftfahrzeuge.** Wawrziniok. Verktechn., 15. März 1929, S. 179. Bauart der Straße, Beschaffenheit der Decke, Gewicht der Fahrzeuge und dessen Verteilung, Anordnung der Räder usw.

VII. **Ring- oder kreuzförmige Ausbildung von Plätzen.** Stein. Verktechn., 15. März 1929, S. 172. Leistungsfähigkeit eines Platzes mit Ringverkehr, verglichen mit einfacher Straßenkreuzung.

IX. **Automobilbau und Lokomotivindustrie.** Löffler. V. D. I.-Nachr., 6. März 1929, S. 7. Eine amerikanische Studie zur Lage der Lokomotivindustrie. Zunahme der Kraftwagen hat Rückgang im Lokomotivbau zur Folge.



Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75 ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin O 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

BIN 22'29 K

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG
von
Kraftfahrzeugen
(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME
im Jahre 1928 rund
29 MILLIONEN MARK

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 11. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. Juni 1929

Digitized by Google

GENERALVERTRETUNG:

DENES & FRIEDMANN A.-G., BERLIN-HALENSEE

Konzerngesellschaften: WIEN XVIII / PRAG-SMICHOV / BUDAPEST VI

Autorisierte Bezirksvertretungen:

Baden, Pfalz: Walter J. Hilger, Heidelberg, Dossenheimer Landstraße 98
Bayern: Conrad Bittner, München, Landwehrstraße 59
Berlin: Paul de Boer, Berlin W 15, Pfalzburger Straße 9
Willy Molder G. m. b. H., Wilmersdorf, Güntzelstr. 38
Bremen, Oldenburg: Gaea-Handels-Ges. m. b. H., Bremen, Obernstraße 58—60
Hamburg und West-Schleswig-Holstein: Franz J. Stankowiak, Hamburg 5, Stiftstraße 43
Hannover: Carl G. Roehrs, Hannover, Herschelstraße 5a
Hessen und Hessen-Nassau: Th. Saiuberlich jr., Frankfurt a. Main, Taunusstraße 45
Lübeck, Mecklenburg und Ost-Schleswig-Holstein: Gerd v. Stiegler, Lübeck, Untertrave 78
Ostpreußen: Paul Emmerling, Königsberg i. Pr., Neue Dammgasse 5
Pommern: Walter Kummrow, Stettin, Schlutowstraße 4
Freistaat Sachsen und Thüringen: Hans Werner G. m. b. H., Leipzig, Gottschedstraße 22
Provinz Sachsen und Anhalt: Werner Vocke, Magdeburg, Rogätzer Straße 38
Schlesien: M. Schuppelius, Breslau, Alte Friedrichstraße 24
Westfalen: S. Raeder, Dortmund, Johannesstraße 16
Württemberg: Wolfgang Göhrum, Stuttgart, Kriegsbergstr. 26

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 11 **Berlin, 1. Juni 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.
Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin.
„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.
Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.
Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7
Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins
Gesellschaftsfahrt für Berliner M. M. V.-Mitglieder . . . . Seite 217
Automobilreisen ins Ausland . . . . „ 217
Wer besitzt noch alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau? „ 218
Verkehrserleichterungen für Ausländer in Deutschland . . „ 218
Dr. WERNER, Pfingstfahrt in den Harz . . . . „ 218
Wer ist Wo? . . . . „ 221
J. J. RASKOB, Schneller und sicherer! . . . . „ 222
WOLFGANG VOGEL, Nichts wegwerfen! . . . . Seite 225
Zielfahrt nach Wien . . . . „ 225
Bücherschau . . . . „ 226
Dr. M. ÜBELHÖR, Kampf in der französischen Automobilindustrie „ 228
Baldiger Ersatz der Kraftfahrzeugsteuer durch eine Brennstoffsteuer nicht ausgeschlossen . . . . „ 228
Kleine Mitteilungen . . . . „ 229
Mitteilungen aus der Industrie . . . . „ 232

Amtliche Mitteilungen
des
Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407.

Automobilreisen ins Ausland

Geöffnete Gebirgspässe

Alpen

Frankreich: Aravis-Paß (1498 m), zwischen St. Jean de Sixt und Flumet, auf der Straße von Genf nach Moûtiers bzw. zum Kleinen St. Bernhard, seit 7. Mai geöffnet.
Lautaret-Paß (2075 m), zwischen Briançon und Le Bourg d'Oisans, auf der Straße von Nizza nach Grenoble, seit 10. April geöffnet.
Larche-Paß, auch Argentiera-Paß genannt (1995 m), zwischen Barcelonnette, seit 25. April geöffnet.

Italien: Rolle-Paß (1984 m), von Predazzo bis Fiera di Primiero, Dolomiten, seit 10. April geöffnet.
Broccone-Paß (1617 m), von Levico bis Fiera di Primiero, Dolomiten, seit 1. Mai geöffnet.

Schweiz: Pillon-Paß (1550 m), zwischen Aigle und Saanen, auf der Straße von Genf nach Bern über Spiez, seit 5. Mai geöffnet.

Pyrenäen

Frankreich: Puymorens-Paß (1791 m), zwischen Ax-les-Thermes und Puigcerdá auf der Straße von Toulouse nach Barcelona, seit 4. Mai geöffnet.
Pradel-Paß (1680 m), zwischen Ax-les-Thermes und Quillan bzw. Axat, auf der Straße von Carcassonne nach Barcelona, seit 8. Mai geöffnet.

Spanien: Somport-Paß (1640 m), zwischen Oloron—Sainte-Marie und Jaca, auf der Straße von Bordeaux nach Saragossa, seit 10. Mai geöffnet.

Digitized by Google

Wir machen die Inhaber von Triptyques nochmals dringend darauf aufmerksam, daß die von uns ausgegebenen Grenzpassierscheine

Wertdokumente

darstellen, deren Verlust und unsachgemäße Handhabung für den Besitzer große Unkosten und auch erhebliche Unannehmlichkeiten mit sich bringt.

Ein Wagen, für den ein Triptyque ausgestellt ist, darf unter keinen Umständen verkauft werden, bevor das betreffende Triptyque oder Carnet gelöscht ist.

Triptyques sind möglichst einige Tage vor Ablauf, spätestens aber am Verfalltage an den M. M. V. zurückzugeben. Es ist schon wiederholt vorgekommen, besonders bei Fahrten nach Polen, daß der Triptyque-Inhaber den vollen Zoll bezahlen mußte, weil er das Triptyque über den Verfalltag hinaus benutzt oder auch sonst nicht ordnungsgemäß geregelt hatte.

Verkehrserleichterungen für Ausländer in Deutschland

Bisher konnten Ausländer, die in Deutschland ein Kraftfahrzeug lenken wollten, ohne im Besitz des internationalen Fahrausweises zu sein, den deutschen Führerschein nur unter den gleichen Voraussetzungen erwerben, unter denen derselbe Reichsdeutschen erteilt wird.

Auf Grund einer Eingabe der am Verkehr interessierten Spitzenverbände an den Reichsverkehrsminister ist durch Verordnung vom 27. April 1929 eine Erleichterung in der Erteilung des Führerscheines an diejenigen Ausländer getroffen worden, die bereits einen über ein Jahr alten ausländischen Führerschein besitzen. Dieselben müssen sich von einem amtlich anerkannten Sachverständigen eine Bescheinigung darüber ausstellen lassen, daß sie mit den wichtigsten deutschen Verkehrsvorschriften vertraut sind. Der Geburtsschein, das kreisärztliche Attest sowie die Bescheinigung über die Absolvierung eines Fahrkurses sind nicht mehr erforderlich. Der Antragsteller reicht die erwähnte Bescheinigung zusammen mit seinem Heimatführerschein dem für seinen augenblicklichen Wohnsitz zuständigen Polizeirevier ein und erhält auf dessen Veranlassung den deutschen Führerschein für die gleiche Wagenklasse, auf die sein ausländischer Führerschein lautet.

Diese Erleichterung ist von weittragender Bedeutung für den deutschen und den internationalen Fremdenverkehr, um so mehr als auf Grund des deutschen Führerscheines auch der internationale Fahrausweis ausgestellt werden kann. Aber auch für die deutsche Industrie dürfte die neue Verordnung von großem Vorteil sein, da sie den Ankauf von Kraftfahrzeugen durch zureisende Ausländer begünstigt.

Bei einer Verkehrssitzung in Paris wurde festgestellt, daß zwanzig Staaten die internationale Konvention über Automobilverkehr vom 24. April 1926 ratifiziert haben. Es ist anzunehmen, daß auch Deutschland und Oesterreich sich nicht länger zurückhalten werden. Die Bedeutung dieser Konvention liegt darin, daß der bisherige internationale Fahrausweis, der sich zugleich auf das Fahrzeug und den Führer bezog, also gleichsam Zulassung und Führerschein in einem Dokument vereinigte, künftig beide Gegenstände getrennt behandeln soll. An Stelle des internationalen Fahrausweises wird es also einen internationalen Ausweis für Kraftwagen und einen internationalen Führerschein geben, so daß ein Kraftwagenführer auch im Ausland zur Führung von Automobilen in vollem Umfange berechtigt sein wird. Es würde dies eine Erleichterung von weittragender Bedeutung sein.

Wer besitzt noch alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau?

In Heft 9 vom 1. Mai d. J. haben wir bereits an unsere Mitglieder die Bitte gerichtet, uns die ihnen entbehrlichen älteren Jahrgänge bzw. Einzelhefte unserer Vereinszeitschrift freundlichst zur Verfügung zu stellen. Es fehlt uns jetzt noch vor allem zur Ergänzung des Jahrgangs 1901 Heft 6, des Jahrgangs 1911 das Dezember-Heft bzw. das Inhaltsverzeichnis.

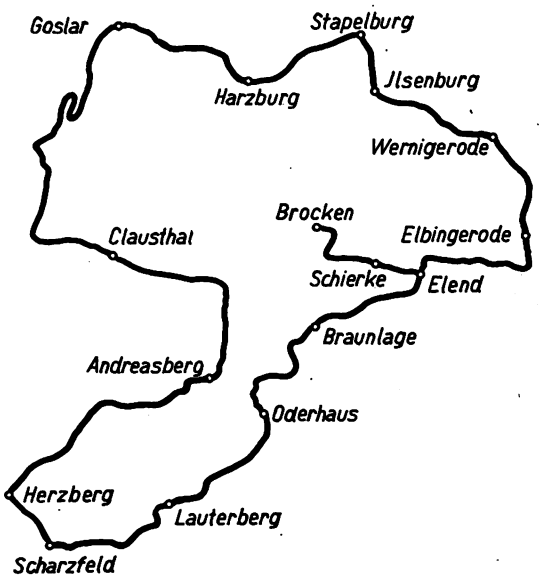
Wer die Automobil-Rundschau nicht aus historischem Interesse sammelt und diese Hefte noch aufbewahrt hat, wird gebeten, uns dieselben zu überlassen. Zuschriften sind zu richten an das Generalsekretariat des M. M. V., Berlin SW11, Hafenplatz 5.

Neue Uniform der Berliner Droschkenchauffeure

Nach Verhandlungen mit den Organisationen des Berliner Droschkengewerbes hat der Polizeipräsident durch Bekanntmachung vom 29. April 1929 angeordnet, daß die Kraftdroschkenführer während der Ausübung ihres Berufs eine einheitliche Dienstkleidung zu tragen haben. Der Anzug der Kraftdroschkenführer besteht aus schwarzgrauem Stoff, dazu wird eine Schirmmütze aus gleichem Stoff mit ledernem Sturmriemen getragen. Vorgeschrieben ist ein joppenartiger Rock mit zwei Reihen schwarzer Knöpfe, der offen oder geschlossen getragen werden kann. Zugelassen ist ferner das Tragen eines zweireihigen, mit schwarzen Knöpfen besetzten Mantels, dessen Stoff und Tragweise dem Rock entspricht. Auf dem rechten Oberarm ist sowohl beim Rock als beim Mantel ein mit Aluminiumfäden aufgesticktes Abzeichen zu tragen. Das Abzeichen besteht aus einem geflügelten Rade. Statt des auf dem Aermel aufgestickten Abzeichens kann auch eine Armbinde aus gleichem Stoff wie der Rock oder Mantel mit dem Abzeichen getragen werden. *1538*

Mitglieder des M. M. V. erhalten
kostenlos
technische, juristische und Versicherungs-Beratung
durch die unparteiischen Sachverständigen des M. M. V.

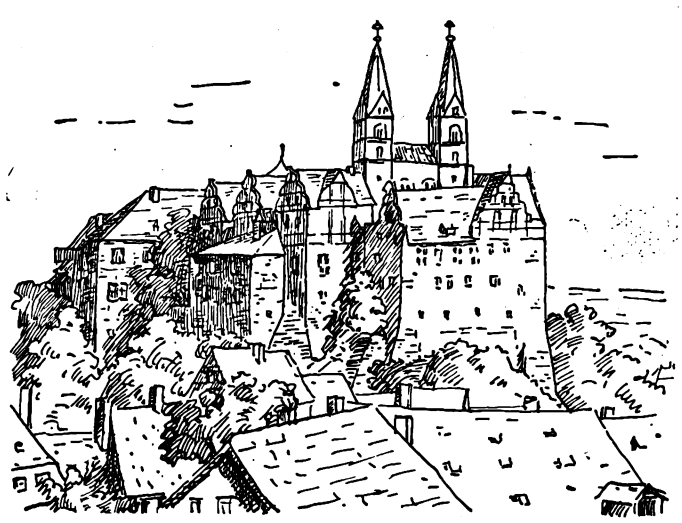
Digitized by Google



Pfingstfahrt in den HARZ

Von Dr. WERNER, Halle

Von jeher ist in Automobilistenkreisen eine Pfingstfahrt in den Harz sehr beliebt, denn die herbe Schönheit des Harzwaldes ist einzigartig in Mitteldeutschland. Die „Dicken Tannen" im lauschigen Wolfsbachtale zwischen Hohegeiß und Zorge, die Buchenhallen um Stolberg, die Eichen bei Blankenburg bieten ununterbrochene Abwechslung. Felsgebilde von großartigster Pracht haben das untere Bodetal, das Ilse- und das schöne Okertal aufzuweisen. Dazu gesellen sich die Sandsteinklippen des Regensteins und der Teufelsmauer bei Blankenburg sowie das Porphyrgestein um Ilfeld. Der Romkerwasserfall löst bei allen Automobilisten helles Entzücken aus. Kleinere Fälle sind im Selke- und Zorgetal vorhanden. Die Laubbäume prangen in frischem Grün, die Luft ist rein von Staub, und das Auge ruht aus auf den dunklen Tannen. Unsere Fahrt soll von Halle ihren Ausgangspunkt nehmen und zunächst nach Thale führen zur Roßtrappe oder auf den Hexentanzplatz, von dort nach Blankenburg und Wernigerode und über Braunlage nach Harzburg, dann in das Stolberger Tal und eventuell noch über den Kyffhäuser. In Halle versäume man nicht, den einzigartigen Marktplatz zu besichtigen, mit den fünf ragenden Türmen, dem Wahrzeichen der Stadt Halle. Auch ein Besuch der Burg Giebichenstein und ein Abstecher in das vielbesungene Saaletal ist lohnend. Als Anfahrtstraße nach dem Harz wähle man nicht die Klausstraße, die sich in einem schlechten Zustande befindet, sondern die Tour Eisleben—Wippra. Kurz vor Sangerhausen zweigt die Straße nach Wippra ab und bietet durch Kurven und Steigungen gleich einen kleinen Vorgeschmack von dem Harz. In Gonna scharfe Linkskurve! In Friesdorf Schlaglöcher, Eisenbahnübergang, Kurve! Durch Königerode und Harzgerode kommt man schnell nach Mägdesprung und in wundervollen Laubwald nach Gernrode. Starkes Gefälle mit Serpentinen, kleineren Gang nehmen! Am Rathaus scharf links die schmale Straße hinunter in Richtung Thale. Hinter Suderode auf der Höhe am Chausseehaus links ab. Die Straße ist neu geschottert. In Thale gleich rechts über die Bode. Hinter der Brücke zweimal links. Wenn man Zeit hat, empfiehlt sich ein Abstecher nach der Roßtrappe oder dem Hexentanzplatz, wo sich wunderbare Ausblicke bieten. Fast senkrecht steigt der Roßtrappefelsen aus dem Bodetal auf; in einer Granitfelsplatte ist eine Vertiefung in Form einer Hufspur eines Pferdes zu sehen. Hieran knüpft sich die Sage von dem gewaltigen Sprunge, den die vom Ritter Bodo verfolgte Königstochter Brunhilde mit ihrem Riesenpferde über das Tal ausführte. Gegenüber liegt der Hexentanzplatz. Er erhebt sich 239 m über der Talsohle und überragt die Roßtrappe noch um 48 m. Von dieser Höhe hat man einen herrlichen Blick in das wildzerrissene Felsental. — Ueber Timmenrode geht es dann weiter nach Blankenburg. Rechts die Felsenklippen. Blankenburg ist eine freundliche braunschweigische Stadt mit altertümlichen Fachwerkbauten, 100 m über der Stadt das mächtige Schloß. Sehr zu empfehlen ist ein Abstecher nach dem Regenstein, einer natürlichen Felsenburg des frühen Mittelalters. Alsdann beginnt die eigentliche Rundfahrt durch den Harz, und zwar soll zunächst Wernigerode aufgesucht werden. Sehenswert ist hier das Schloß; es ist

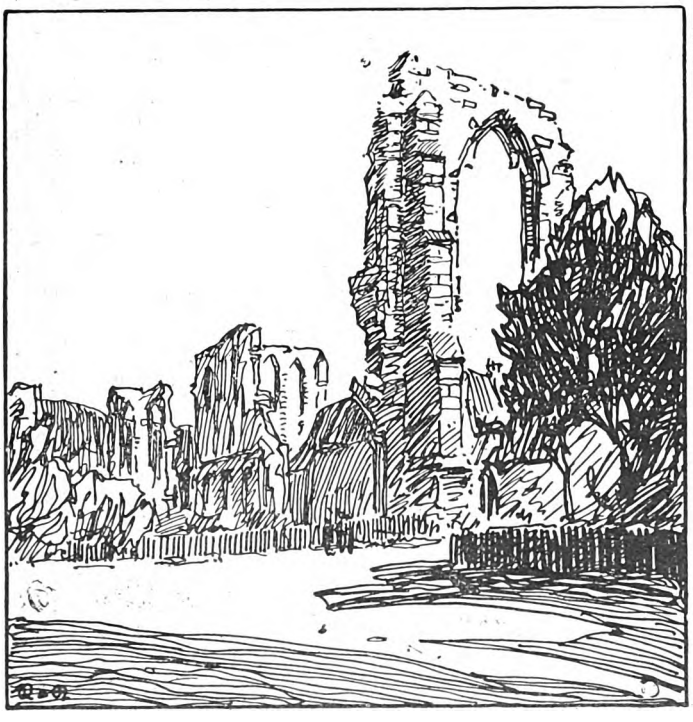


Quedlinburg, Schloß und Dom

Digitized by Google

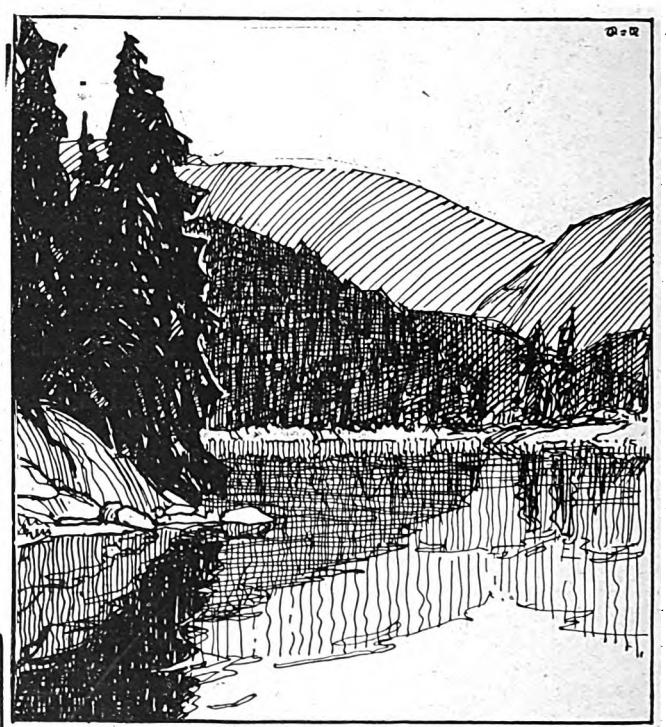
Goslar, Kaiserhaus

von allen Harzburgen am schönsten. Die Stadt weist viele schöne bunte Fachwerkbauten auf. Hinter Wernigerode starke und lange Steigung nach Elbingerode. Auf der Höhe lohnt ein Aufenthalt, weite Fernsicht. Ueber Elend kommt man bald nach Braunlage. Links die kalte Bode, rechts an abgeholzter Stelle Blick auf den Brocken. Vor Braunlage zweigt die Straße nach Schierke ab. Wer den Brocken erklimmen will, muß hier absteigen. Ueber Oderhaus geht es dann weiter im Odertal nach Lauterberg, Scharzfeld und Herzberg, im Siebertal aufwärts über Sieber und kurz vor dem Forsthaus „Königshof" rechts ab nach St. Andreasberg, der alten



Walkenried, Klosterruine

Bergstadt, bekannt durch ihre Kanarienzucht. Ueber das „Dammhaus" in mehrfachen Windungen nach Clausthal-Zellerfeld, den beiden Bergstädten des Oberharzes, die nur durch den Zellbach getrennt sind. Von Clausthal nach Goslar scharfe Kurven und starkes Gefälle. In der alten Kaiserstadt besichtige man den prächtigen Kaiserwörth, in den Nischen stehen hölzerne Figuren von alten deutschen Kaisern. Goslar selbst hat viele schöne Häuser in Holzbauart. Von Goslar gute Chaussee nach Oker, mitten durch die Hüttenwerke. Ueber Schlewecke nach Harzburg. Harzburg ist ein großzügiger Badeort, wo Pfingsten lebhafter Betrieb herrscht. Von Harzburg kommt man über Stapelburg nach Ilsenburg. Sehenswert ist die Schloßkirche, ein romanischer Bau mit prächtigem geschnitzten Hochaltar. Auf steilem Abhang über der Ilse erhebt sich das 1861 in romanischem Stil erbaute neue Schloß.



Der Oderteich

Von Ilsenburg bis Wernigerode sind nur wenige Kilometer, und damit ist der Ring geschlossen.

Zur Heimfahrt wähle man die Diagonale durch unsere Skizze, indem man auf die Straße Harzburg—Braunlage kommt, die mitten durch den schönsten Wald führt. Am Torfhaus starkes Gefälle und scharfe Kurven, Vorsicht! Am Forsthaus Königskrug hat man einen weiten Ausblick nach dem Achtermann, dem Wurmberg und dem Brocken. Im Winter tummelten sich hier auf dem idealen Skigelände die Wintersportler. Von Braunlage führen verschiedene Wege nach Halle zurück. Man kann über Beneckenstein, Ellrich, Niedersachswerfen und Nordhausen fahren, aber diese Tour ist nicht zu empfehlen, weil sich die Strecke von Nordhausen nach Sangerhausen in einem unbeschreiblich schlechten Zustande befindet. Besser ist es, über Tanne, Hasselfelde und Stolberg zu fahren, wo man zugleich das malerische Stolberg besichtigen kann, das jeden entzücken wird, der ein Auge für reizvolle Architektur hat. Von Stolberg fährt man eine ganze Zeit lang

Digitized by Google

noch durch schönen Wald in Richtung Berga—Kelbra und stößt dort auf die breite Heerstraße Nordhausen—Halle, die man überquert und die auf den Kyffhäuser zuführt. Der Kyffhäuser ist eines Besuches wert. Man hat dort von dem gewaltigen Kyffhäuserdenkmal aus einen wundervollen Blick sowohl nach dem Harz, wie nach Thüringen. Die Abfahrt müßte über Frankenhausen erfolgen, von wo aus man über Querfurt und Schafstädt bald Halle erreicht.

Wenn man möglichst lange im Harz verweilen will und für den Abstecher nach dem Kyffhäuser keine Zeit mehr übrig hat, so fahre man von Braunlage aus über Günthersberge, Siptenfelde, Harzgerode, direkt nach Eisleben. Schließlich bliebe noch als nördlichste Route der Weg über Aschersleben—Könnern.

Die Tour ist als Zweitagetour gedacht, man kann sie auch auf drei Tage verteilen und, wenn man will, über den Kyffhäuser eine weitere Fahrt nach Thüringen antreten.

Ueber die Unterkunftsmöglichkeiten und die Gaststätten im Harz braucht hier nichts weiter gesagt zu werden. Es ist selbstverständlich, daß im Harz, dem zu Berlin, dem Norden und Nordwesten Deutschlands so außerordentlich günstig gelegenen lieblichen Gebirge alle größeren Orte für die Unterbringung von Gästen und die Aufnahme von Automobilen vorzüglich eingerichtet sind. Während eine Reihe großer und erstklassiger Hotels verwöhnten Ansprüchen zu genügen in der Lage ist, gibt es aber auch andererseits viele mittlere und kleine Gasthöfe für einfache und bescheidene Ansprüche.

1508

Typische Harzkurve im Okertal

WER IST WO?

Dr. h. c. Nallinger 25 Jahre im Automobilbau

Vor 25 Jahren trat Nallinger, der bis dahin im Dienst der Württembergischen Staatseisenbahn gestanden hatte, als Direktor in die Daimler-Motoren-Gesellschaft ein. Als erste Aufgabe wurde ihm gemeinsam mit dem früh verstorbenen Adolf Daimler übertragen, die neuen Werkstätten in Untertürkheim einzurichten und bereits damals die handwerkliche Arbeitsweise durch Serienarbeit zu ersetzen.

Am 1. März 1912 übernahm er die technische Leitung der Firma Benz A.-G. in Mannheim und Gaggenau. Auch nach der Fusion mit der Daimler-Motoren-Gesellschaft hat er seine Persönlichkeit in den Dienst der Werke gestellt, an deren Aufschwung zu einem Unternehmen von Weltruf er wesentlichen Anteil genommen hat. — Seit 1912 ist er Mitglied des Vorstandes des Reichsverbands der Automobilindustrie und seit einigen Jahren dessen stellvertretender Vorsitzender.

Nach 44jähriger, beruflicher Tätigkeit, wird Baurat Dr. h. c. Nallinger aus dem aktiven Dienst bei der Daimler-Benz A.-G. ausscheiden. Seine wertvollen Erfahrungen will sich der Konzern dadurch erhalten, daß er der nächsten Generalversammlung seine Wahl in den Aufsichtsrat vorschlagen wird.

1536

Ingenieur St. M. Zentzytzky,

unser Redakteur, ist nach den Vereinigten Staaten von Nordamerika berufen worden, um dort für die nächste Olympiade die Bobbahn in Lake Placid, N. Y., im Auftrage des Olympia Committee, zu erbauen.

Dr. Fritz Opel,

technischer Leiter der Opelwerke in Rüsselsheim, wurde in den Vorstand der General Motors Corporation berufen. Der Vorstand von G. M. C. setzt sich zusammen aus insgesamt 33 Direktoren.

Heinrich Brettschneider,

der langjährige technische Direktor der C. D. Magirus A.-G., ist von seinem Posten zurückgetreten. Er wurde in Anerkennung seiner Verdienste um das Unternehmen in den Aufsichtsrat gewählt.

Ernst Becker,

der langjährige Direktor der Berliner Büssing-Motorwagen-Verkaufsgesellschaft, ist im Alter von 64 Jahren verstorben.

Graf von Arnim-Muskau,

der seit 15. November 1923 Präsident des Automobilclubs von Deutschland war, hat sein Amt niedergelegt.

Digitized by Google

Schneller und sicherer!

Moderner Autoverkehr

Von J. J. RASKOB
Vorsitzender des Straßenverkehrskomitees der amerikanischen Nationalen Automobilhandelskammer

Verluste im Verkehr. Unnötige Ueberlastung des Verkehrs zeigt sich in Verspätungen, die in Verlusten von Hunderten Millionen Dollars jährlich zum Ausdruck kommen. Bessere Ausnützung der vorhandenen Verkehrs- und Hauptverkehrsstraßen durch Antrieb des gesamten Verkehrsstroms zur sich innerhalb sicherer Grenzen bewegenden Höchstgeschwindigkeit, das sollte das Ziel aller am Verkehrswesen interessierten Personen sein.

Erhöhte Aufnahmefähigkeit. In vielen Fällen wird es möglich sein, von den vorhandenen Einrichtungen besseren Gebrauch zu machen und somit den Umfang des Verkehrs zu vergrößern.

Umbau. In manchen Fällen entsprechen aber die verfügbaren Einrichtungen nicht einmal notdürftig den heutigen Verkehrserfordernissen, so daß gründliche Neuplanung und Umbau notwendig ist.

Verkehrskarte. Vor Inangriffnahme des Straßenverbreiterungsprogramms sollte sich eine Stadt erst einer genauen Verkehrskarte versichern, die sämtliche Hauptverkehrsstraßen nach Breite und Oberflächenbeschaffenheit veranschaulicht. In vielen Fällen wird sich dann zeigen, daß Durchbrechungen von ein oder zwei Häuserblocks hinreichen, um vielen Straßen den Charakter als Hauptstraßen zu nehmen. Dagegen wird die Niederreißung der im Wege stehenden Sackstraßen vielfach genügen, so daß sich der Bau neuer und die Verbreiterung alter Straßen erübrigt.

Straßen

Straßenverbreiterung. Die alte Straße mit einer Breite von 11 bis 18 Meter hat sich in vielen Fällen für den gegenwärtigen Verkehr als unzulänglich erwiesen; dies betrifft besonders die nach und aus Großstädten führenden Hauptstraßen. Infolgedessen geht das Bestreben häufig dahin, diese überlasteten Straßen zu verbreitern; einige Staaten erwarben Straßengelände von 60 Meter Breite unter Berücksichtigung der Bürgersteige, der Landschaft und der Straßengräben. Es kann natürlich eingewendet werden, daß Straßenverbreiterung vielfach zu teuer ist, aber es sind Beispiele genug vorhanden, wo durch Ausführung solcher Pläne der erhöhte Wert der an den Straßen liegenden Grundstücke die Kosten der Verbesserung mehr als ausgleicht.

Straßeneinteilung. In einer großen Anzahl von Fällen war es äußerst vorteilhaft, den sich nach beiden Richtungen abwickelnden Verkehr durch einen in der Mitte der Straße gelegenen kleinen Platz für das Automobilparken zu trennen. Diese Maßnahme hat nicht allein eine größere Geschwindigkeit ermöglicht, sondern auch durch Ausschaltung der Zusammenstöße zweier in entgegengesetzter Richtung fahrenden Automobile mehr Sicherheit gewährleistet.

Breite der Stadtstraßen. Unter dem Wort „Breite" ist in diesem Abschnitt die gesamte Breite der Straße von Gebäude zu Gebäude zu verstehen. Viele modernen Gemeinden, die sich mit der Anlage neuer Straßen befassen, planen den Bau von 60 Meter breiten Straßen. In solchen Fällen jedoch werden die seitlich jeden Bürgersteigs befindlichen Gebäude häufig um 12 Meter zurückgesetzt, so daß für die wirkliche Verkehrsstraße nicht mehr als 18 Meter verbleiben. Zwölf Meter breite Straßen sind das Minimum für einen sich in vier Reihen abwickelnden Fahrzeugverkehr. Durch Erwerbung des für den Bau einer 60 Meter breiten Straße notwendigen Landes, bevor dieses Land tatsächlich benutzt wird, wird der Weg bereitet für künftige Notwendigkeiten.

Straßen mit Verkehr in nur einer Richtung. Die Annahme dieses Prinzips für Straßen in verkehrsüberlasteten Stadtbezirken, wo sich Umbau und Verbreiterung als zu kostspielig erweisen würden, hat zur Beschleunigung des gesamten Verkehrsstroms beigetragen. Nach diesem System wechselt die Richtung des Verkehrs von Straße zu Straße, so daß man von „Einbahnstraßen" spricht.

Umgehungsstraßen. Ein großer Teil des Verkehrs trachtet danach, die Städte ohne anzuhalten zu durchqueren. Viele Großstädte und Städte haben nun Gürtel- und Umführungsstraßen gebaut, die diesen Durchverkehr um die Stadt herumführen, oder ihn wenigstens über weniger verkehrsreiche Straßen leiten.

Durchgangsverkehr-Straßen. Den gleichen Zweck hat man durch die Anlage von Straßen erreicht, die durch verschiedene Bezirke der Städte oder Großstädte führen und die von Stadtanfang bis -ende entsprechend markiert sind. Damit ist man der Neigung vieler des Weges unkundiger Automobilisten zuvorgekommen, sich der Verkehrsmasse anzuschließen und erst nach einer geraumen Zeit den Weg nach ihrem Ziel zu finden. Sind aber die verschiedenen Straßen in geeigneter Weise markiert, so werden die Automobilisten von dieser allgemein eingebürgerten Unsitte abstehen und ein guter Teil des Gesamtverkehrs kann über weniger benützte Straßen geleitet werden.

Spielstraßen und Spielplätze. In Teilen von Großstädten und Städten, die zu sehr bebaut sind, um gewisse Gruppen in Spielplätze umzuwandeln, hat man es für ratsam gehalten, eine bestimmte Anzahl weniger benützter Straßen zu bestimmten Zeiten täglich für Spielzwecke freizuhalten. Jedes Ende einer solchen Straße ist als „Spielstraße" kenntlich gemacht und kein Durchverkehr ist während der Spielzeit gestattet. Nur solche Fahrzeuge dürfen die Straße befahren, die geschäftlich darin zu tun haben, und diese müssen als Sicherheitsmaßnahme ihre Geschwindigkeit auf ein Minimum beschränken.

Das Spielen der Kinder in Straßen mit beträchtlichem Durchverkehr hat nicht allein zu der jährlichen Masse der Straßenunfälle erheblich beigetragen, sondern sich auch beeinträchtigend für die Verkehrsschnelligkeit ausgewirkt. Es wird deshalb jeder Gemeinde zur Pflicht gemacht, geeignete Spielplätze, welche die Kinder von den Straßen fernhalten, vorzusehen.

In vielen Fällen hat man auch genügend Spielplatz-Verbesserungen angeordnet, die Kinder spie-

Digitized by Google

len aber immer noch in den Straßen und die Spielplätze bleiben unbenutzt. Der Grund hierfür ist in der Tatsache zu suchen, daß die Spielplätze nicht anziehend genug ausgestattet sind um den natürlichen Drang der Kinder, sich inmitten des Verkehrs auszutoben, zu überwinden. Durch sorgfältige Auswahl der Einrichtung oder der Anordnung besonderer Spiele können diese Plätze für die Kinder so verlockend werden, daß sie sie den Straßen vorziehen.

Geradem achen von Kurven. Sowohl in Stadt- als auch in Landbezirken finden wir viele Kurven, in denen Automobilisten ihre Geschwindigkeit verringern müssen. Diese Geschwindigkeitsverminderung bewerkstelligt aber eine Verzögerung der gesamten Verkehrsbewegung. Vielerorts war es möglich, diese Kurven in gerade Straßen umzuwandeln, oder sie wenigstens so zu ändern, daß sie ohne Geschwindigkeitsverminderung passiert werden können.

Erhöhen von Kurven. Dort, wo sich das Geradem achen von Kurven nicht durchführen ließ, hat man die Straße oder Autostraße überhöht, um die Geschwindigkeitshöhe ohne Einschränkung der Sicherheit beibehalten zu können.

Verkehrsregelung

Verkehrslichter. Straßensignale in Form von Leuchtsystemen sind in der Hauptsache für folgende zwei Zwecke eingerichtet:

1. Zum Zwecke der Sicherheit.
2. Zur Herabsetzung der Kosten für polizeiliches Aufgebot und Heranziehung der Verkehrspolizei zu geeigneteren Zwecken.

Sehr wirksam war es, an Straßenkreuzungen Lichter anzubringen, die von den vier Richtungen aus sofort erkennbar sind. Diese Lichter müssen gleichzeitig so zusammenarbeiten, daß sie den Verkehr nicht hemmen, sondern beschleunigen.

Anordnung der Verkehrslichter. Die Mehrzahl der Verkehrsbehörden der Vereinigten Staaten hält die Anordnung des Drei-Lichter-Systems: grün, gelb, rot — grün, gelb, rot für das geeignetste. Gelb ist nach grün als Warnungslicht zu verstehen, wird aber nach rot nicht angewendet, da die Autos angesichts roten Lichtes sofort anhalten.

Man hat den Vorschlag gemacht, nur dort gelbes Licht als Warnungslicht zu benutzen, wo kein grünes oder rotes vorhanden ist, und es sollte deshalb hell aufflammendes Licht verwendet werden.

Warnungslicht. Häufige Warnungssignale hat man praktischer befunden als Halte- und Abfahrtssignale. Es steht wirklich zu bedenken, ob es nicht unpraktisch ist, dort den ganzen Tag durch Halten und Langsamfahren den Verkehr zu hemmen, wo nur während der kurzen Dauer einiger Stunden dichten Verkehrs gewarnt werden sollte. Viele Halte- und Abfahrtlichter hat man an Stellen angebracht, wo sie nicht nötig sind und wo ein Warnungslicht gerade hinreichend wäre.

Stopp- und Startsignale. Gewisse Städte haben so aufeinander abgestimmte Lichtsysteme, daß, während sich der Verkehr in einer Richtung abwickelt, aller Kreuzverkehr stilliegt. Bei Ausarbeitung eines solchen Systems muß zuvor genau festgestellt werden, welcher Art die Belastung der Straßen ist und bei welcher Geschwindigkeit sich der Verkehr in sicheren Grenzen vollziehen kann. Es hat sich herausgestellt, daß in kurzen Abständen angeordnete Systeme den Verkehr beschleunigen.

Weiterfahrt-Signale. In vielen Großstädten war es auf Grund von Verkehrsstudien möglich, Signale in fortschreitender Form im Gegensatz zu den gleichzeitig wirkenden anzuordnen, wodurch der Verkehr eine weitere Beschleunigung erfährt. Diese Signale arbeiten so, daß von einem Ende der Stadt kommende Automobilisten unter fortgesetzter Beibehaltung der Geschwindigkeit, die sich je nachdem zwischen 20 und 35 Stundenkilometer bewegt, das andere Ende der Stadt ohne Unterbrechung erreichen können. Bei einem System dieser Art ist es wichtig, daß jedes Signal ein die Geschwindigkeit angebendes Zeichen trägt, so daß eine Person genau ersehen kann, wie schnell sie fahren darf, um ununterbrochen zu fahren. Dieses System hält aber auch den zu schnell Fahrenden auf, da er stoppen muß, sobald er die von den Lichtern vorgeschriebene Geschwindigkeit überschreitet.

Verkehrszeichen. Häufig werden auch Verkehrsstörungen infolge der ungenügenden Kenntnis des Fahrers über den Sinn der nicht einheitlichen Verkehrszeichen in den Städten und auf den Automobil-Landstraßen herbeigeführt.

Die Stadt New York hat ihren Verkehrszeichen eine unterscheidende pfeilförmige Form gegeben. Horizontale Pfeile zeigen die Richtung an. Warnungszeichen sind aufwärts und Haltezeichen nach abwärts gerichtete Pfeile. Die Pfeile sind in Weiß und ihre verschiedenen Bedeutungen in fetten, schwarzen Buchstaben gehalten.

Aehnliche Zeichen sind von vielen anderen Städten eingeführt worden, aber man hat bis jetzt noch kein einheitliches Zeichensystem für alle Städte der Vereinigten Staaten.

Die Autostraßen-Aemter aller Staaten haben zwar ein einheitliches Zeichensystem angenommen, welches nun aber erst überall auf amtlichem Wege so schnell wie möglich einzuführen ist.

Digitized by Google

Trennung des Verkehrs in übereinanderliegende Schichten. Ist an irgendeiner Hauptverkehrsader die Straßenfläche längere Zeit so in Anspruch genommen, daß kein Kreuzverkehr stattfinden kann, so entstehen dadurch notgedrungen Verzögerungen und Störungen.

Trennung des Verkehrs, so daß dieser sich ununterbrochen abwickeln kann, bedeutet sowohl Zeitersparnis wie Erhaltung von Menschenleben. Es ist viel sicherer für Fahrzeuge, wenn sie mit gleichmäßiger Geschwindigkeit von ungefähr zwanzig oder mehr Stundenkilometer als unter plötzlichen Anstrengungen und langem Aufenthalt fahren. In Chicago hat man bei dieser stufenweisen Trennung eine erhöhte Aufnahmefähigkeit des Automobilverkehrs von mindestens 300 Prozent festgestellt. Diese gewaltige Steigerung der Aufnahmefähigkeit ist in der Tatsache zu suchen, daß der bei der Unterbrechung des Verkehrs durch den Kreuzverkehr verursachte Zeitverlust nicht allein auf die eigentliche Zeit des Haltens zurückzuführen ist, sondern auch auf die Verlangsamung und Beschleunigung.

Dazu kommt noch, daß die stufenweise Verkehrstrennung die durch Straßenkreuzung hervorgerufenen Unfälle aufhebt und den Fußgängern die Möglichkeit zum Ueberqueren gibt.

In den meisten Fällen ist der Bau von Ueber- und Unterführungen in Abständen von je 800 Meter das geeignetste. Der dazwischen stattfindende lokale Verkehr kann durch in kurzen Abständen gegebene Signale kontrolliert werden. Die meisten Verzögerungen entstehen an der Kreuzung zweier Hauptstraßen, wo aber eine stufenweise Trennung des Verkehrs der Situation gewachsen ist.

Ueberführungen. Die stufenweise Trennung wird sowohl hinsichtlich der Frage der Kosten und Bauzeit am leichtesten mittels Ueberführungen erreicht. Eine Kreuzstraße wird über eine andere Straße oder Autostraße, oder über die Eisenbahn geleitet durch den Bau einer Brücke.

Diese Ueberführungen gestatten eine reibungslose Verkehrsabwicklung in den Städten bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von mindestens 32 Stundenkilometer. Dies ist besonders günstig, wenn man berücksichtigt, daß für verkehrsreiche Straßen einer Großstadt eine durchschnittliche Geschwindigkeit von zwanzig Kilometer pro Stunde sehr viel bedeutet, vielfach beträgt sie nicht mehr als acht Kilometer.

Unterführungen. Unter gewissen Umständen mag es angebracht sein, Unterführungen zu bauen, sowohl im Hinblick auf Erscheinung wie auch der Harmonie mit den Gebäuden der Umgebung. In solchen Fällen wird mittels eines Tunnels eine Kreuzstraße einer anderen Straße oder Autostraße unterführt. Auch bei Eisenbahnknotenpunkten werden häufig Unterführungen benutzt, weil gerade hier der sehr umfangreiche Fahrzeugverkehr ein solches Verfahren als Sicherheitsmaßnahme erfordert.

Expreß-Autostraßen. Aus dem Vorangegangenen geht hervor, daß „Expreß-Boulevards" ohne Straßenkreuzungen den Verkehr beschleunigen und es damit ermöglichen, auf der gl ichen Straßenfläche ungefähr den vierfachen Verkehr zu bewältigen.

In vielen Fällen waren Autostraßen dieser Art besonders nützlich, indem sie eine ununterbrochene und schnelle Route für den zwischen Stadtzentrum und außerhalb liegenden Punkten stattfindenden Verkehr darstellen. Auf solchen Straßen hält sich der langsamere und lokale Verkehr seitlich, während sich der Schnellverkehr in der Straßenmitte vollzieht.

Hochstraßen. Manche Städte haben diese Expreß-Straßen als erhöhte Straßen, auf Stahlpfeilern ruhend, gebaut, um damit so wenig als möglich den übrigen Straßenverkehr zu beeinträchtigen. Dieses System hat man für den Wacker Drive, Chicago, angewandt, und eine ähnliche Straße befindet sich augenblicklich längs der westlichen Hafenseite von New York im Bau. Wo man solche Hochstraßen angeordnet hat, wickelt sich der Langstrecken-Schnellverkehr ununterbrochen auf ihnen ab, während der lokale langsamere Verkehr die alte Straße benutzt. Auf- und Zugänge in Fahrtreppenform sind an geeigneten Stellen längs der Hochbahn angebracht.

Verteilung des Geschäftsverkehrs über verschiedene Straßen. Es hat sich gezeigt, daß es sich für viele Firmen sehr empfiehlt, ihren Verkehr über verschiedene Straßen der Stadt zu leiten und besonders über solche Straßen, die vom Verkehr weniger berührt werden. Dadurch wird der Verkehr über viele Straßen verteilt, anstatt knäuelartig nur auf ein paar gewisse beschränkt.

Verladen am eigenen Gebäude. Viele Geschäftshäuser haben die durch Lastwagen hervorgerufene Störung des nachbarlichen Verkehrs bei Ankunft der Wagen am Bestimmungs- oder Verladeplatz eingesehen. Durch den Bau neuer Häuser haben sie dann Auf- und Abladeplätze innerhalb ihrer eigenen Gebäude vorgesehen anstatt außerhalb auf der Straße.

Seitliches Verladen bei Lastwagen. Lastwagen mit seitlicher Auf- und Abladevorrichtung stehen dem Verkehrsstrom weniger hindernd im Wege als solche, die sich rückwärts dem Straßenrand nähern müssen. Besonders die älteste Art der rückseitig abladenden Kohlenwagen wird stets als eine Quelle der Verkehrsstörung empfunden.

Straßenbahn und Autobus. Die Straßenbahnwagen haben den Verkehr in vielen Hauptstraßen beträchtlich überlastet, besonders in jenen engen der älteren Stadtteile. Der gewöhnliche Straßenbahnwagen beansprucht zwar verhältnismäßig wenig Raum in der Hauptstraße, sofern er entsprechend seiner Aufnahmefähigkeit besetzt ist; aber sooft er hält, gerät aller Verkehr hinter ihm ins Stocken, da die ein- und aussteigenden Personen eine Spaltung des gesamten Straßenverkehrs verursachen.

Es kann daher nicht überraschen, wenn Straßenbahngesellschaften in solchen Bezirken ihre Tätigkeit aufgaben und zum praktischeren Autobus übergingen, der seine Passagiere am Straßenrand ohne Spaltung des übrigen Verkehrs aufnimmt und absetzt.

Brücken und Tunnels. Flüsse sind seit undenkbaren Zeiten Hindernisse für die reibungslose Abwicklung des vielen Verkehrs. Fähren und Zugbrücken, die dem Schiffahrtsverkehr geöffnet werden müssen, sind Grundursachen für einen großen Teil der Störungen des sich nach großen Städten bewegenden Verkehrs. Der Bau starker Brücken über Flüsse oder deren Unterführung durch Verkehrstunnels. beseitigt diese störenden Momente durch ununterbrochene Aufrechterhaltung des Verkehrsstroms. Man hat vielfach Brücken und Tunnels gebaut, deren Tragfähigkeit pro Tag 60 000 Fahrzeuge umfaßt. *1454*

Beleuchtungszeit vom 1. Juni bis 15. Juni: 1. Juni . . . . von 21.05 Uhr bis 3.20 Uhr
15. Juni . . . . von 21.15 Uhr bis 3.15 Uhr

Digitized by Google

Nichts wegwerfen!

Von Ing. Wolfgang Vogel

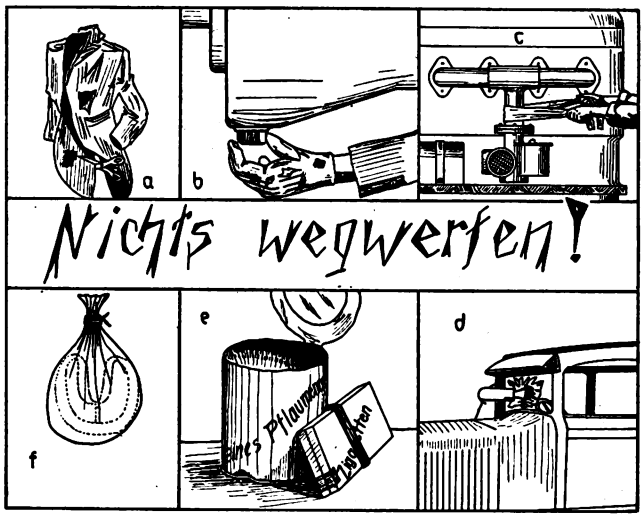
Für den Kraftfahrer, der ökonomisch denkt, gilt das Wort: „Nichts wegwerfen!" In der Inflation war die Aufbewahrung von Abfällen für manche Leute sozusagen Lebensziel, zumal z. B. ein Champagnerkorken oder ein bescheidenerer von einer Weinflasche nach kurzer Zeit (scheinbar) mehr kostete als der ganze ehemals von ihm geschützte Inhalt. Aber auch heute noch kann man durch die Verwendung von Abfällen gerade im Kraftfahrzeugbetriebe mancherlei sparen.

Da ist zunächst unser alter „Staatsrock" (Bild a). Der Staat ist hin, der Rock blieb, und alle Tage kommen vielleicht die freundlichen Herren, die mit leiser Stimme, als ob sie uns eine vertrauliche Weisung geben möchten, fragen: „Haben Sie alte Sachen zu verkaufen?" Diese Leutchen zahlen für unseren ehemaligen Frack, Smoking oder „sonst was" sozusagen nur ein Butterbrot (oder manchmal auch nur eine Brotscheibe mit Margarine), erhalten die Sachen also sozusagen geschenkt. Vielleicht ist das ein Grund für ihre ständige Freundlichkeit. Wer aber ein Kraftfahrzeug besitzt, kann besseres aus seiner alten Garderobe machen. Er läßt aus ihr möglichst große Lappen schneiden, die, wenn er ein übriges tun will, noch besäumt werden, damit sie nicht fasern. Mit der Nähmaschine macht das unsere Hausangestellte sehr schnell. Solche Putzlappen kosten uns dann sozusagen nichts, während Putzwolle verhältnismäßig teuer ist. Außerdem fasern sie nicht, was die Putzwolle ja reichlich tut.

Daß man alte Handschuhe zwecks Schonung der Hände bei Selbstbetreuung des Motors verwendet, ist bekannt genug, so daß ich durch Bild b hieran nur zu erinnern brauche.

Aber da sind die alten Krawatten, insbesondere die Selbstbinder. Für die zahlt selbst der Altkleiderhändler nichts. Trotzdem sind sie schon fix und fertige Putzvorrichtungen für runde Teile. Bild c zeigt, wie man mit ihrer Hilfe das Saugrohr unter Verwendung irgendeiner Putzflüssigkeit ungeahnt schnell blank putzen kann.

Gelegentlich haben wir auch ein altes Stück Ledertuch in unserem Altvorrat. Früher packte man wasserempfindliche Sendungen in solche Stoffe, nachdem sie gegen harte Behandlung äußerlich durch eine Kiste geschützt waren. Aber auch heute noch bekommt man dergleichen öfter als Packmaterial (wenn auch entsprechend den schlechteren Zeiten seltener) in die Hand. Dieses wasserdichte und ziemlich derbe Material ist zur Verpackung vieler Gegenstände geeignet. Als Beispiel führe ich im Bild f nur einen Luftschlauch an, welcher in einen derartigen Ledertuchbeutel gepackt wurde. Als Verschluß bringt man am besten die bekannte Verschlußschnur an, die schnelles Oeffnen und Schließen des Beutelchens mit Hilfe zweier Schnüre gestattet.



Auch der alten Konservendosen sei gedacht (Bild e). Sie dienen als Auffangschale für Ablauföl, welches nicht mehr verwendet werden soll, ferner als Petroleumbadewanne für zu säubernde Teile usw.

Leere Zigarettenschachteln sind sehr praktisch zum Verpacken von kleinen Reserveteilen und auch von kleinem Werkzeug, z. B. Vergaserschlüssel, Magnetschlüssel. Diese Teile sind, wenn sie einmal gebraucht werden, oft schwer zu finden, denn packt man sie unter das große Werkzeug (womöglich mit Zwischenlage von Putzwolle), so haben sie bei all dem häufigen Aus- und Einpacken vermutlich bald das Weite gesucht. Zu bevorzugen sind Zigarettenschachteln, die aus Blech bestehen. Auch an diese Art Abfall soll Bild e erinnern.

Im gleichen Bilde sehen wir als Verschluß für die Zigarettenschachtel ein Gummiband. Ein solches kostet, im Laden gekauft, bei genügender Breite mindestens 10 Pf. Aus einem alten Luftschlauch lassen sich sehr viele derartige Gummibänder schneiden, die ein Mehrfaches vom Wert des Betrages repräsentieren, welchen der Gummi-Althändler für alte Luftschläuche zu bezahlen pflegt.

Endlich zeigt Bild d, daß man mit altem Zeitungspapier vorteilhaft die (vorher selbstverständlich von Kotspritzern gereinigte) Glasscheibe des Autos oder des Kraftradbeiwagens putzen kann.

1196

Zielfahrt nach Wien

Die Fahrt, die von dem Oesterreichischen Automobil-Club im Rahmen der Wiener Festwoche vom 3. bis 9. Juni stattfindet, erfreut sich in internationalen automobilistischen Kreisen eines sehr großen Interesses.

Nach der bisher vorliegenden Einschreibung starten die Konkurrenten in folgenden Ländern: Deutschland, England, Frankreich, Holland, Italien, Jugoslawien, Lettland, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Schweiz, Spanien, Tschechoslowakei und Ungarn. Im Rahmen der Veranstaltung findet eine offene Wertungsfahrt von Wien nach Steyr und zurück nach Wien statt, für die die Steyr-Werke als Siegespreis einen 6/30 PS Steyrwagen gestiftet haben. Die Aussicht, durch die Teilnahme an dieser Sonderzielfahrt in den Besitz eines fabrikneuen Fahrzeuges zu gelangen, wird auch vielen deutschen Automobilisten Anlaß geben, nach Wien zu fahren, um in Verbindung mit der Wiener Woche gleichzeitig den Urlaub im schönen Oesterreich zu verleben.

Das Generalsekretariat des Oesterreichischen Automobil-Clubs, das Oesterreichische Verkehrsbüro, sämtliche österreichischen Konsulate im Ausland sowie alle in- und ausländischen Automobil-Klubs und Reisebüros erteilen bereitwilligst Auskunft.

1531

Digitized by Google

BÜCHERSCHAU

Das deutsche Automobilwesen der Gegenwart. Das Kraftfahrzeug in Fabrikation, Handel und Gebrauch. Unter Förderung des Reichsverkehrsministers, des Reichsverbandes der Automobil-Industrie, des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs, des Automobilclubs von Deutschland, des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins. Herausgegeben von Geh. Kommerz.-Rat Dr. Allmers, 1. Vorsitzenden des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V., Generaldirektor R. Kaufmann, Präsident des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins E. V., Landesbaurat Dipl.-Ing. C. Fritz, Präsident des Allgemeinen Deutschen Automobil-Clubs E. V., Ingenieur E. Kleinrath, Vorsitzender des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes E. V. (Deutscher Automobil-Händler-Verband), Geh. Regierungsrat Dr.-Ing. E. h. Plug, Ministerialrat im Reichsverkehrsministerium. Verlag von Reimar Hobbing, Berlin SW 61.

Als Gegenstück zu den Werken „Das deutsche Eisenbahnwesen der Gegenwart" und „Die Wasserwirtschaft Deutschlands und ihre neuen Aufgaben" ist das hier besprochene Buch erschienen. Es ist gelungen, die führenden Männer auf dem behandelten Gebiet als Herausgeber zu gewinnen, und diese wiederum haben es verstanden, eine Anzahl Fachleute von bestem Namen heranzuziehen, um die einzelnen Abschnitte zu bearbeiten. Es kann nicht die Aufgabe einer Buchbesprechung sein, den Inhalt des besprochenen Werkes in verkürzter Form wiederzugeben, und bei dem „Deutschen Automobilwesen der Gegenwart" wäre das schon seines Umfanges wegen unmöglich. Auch einzelne Abschnitte sollen nicht hervorgehoben werden, denn die Erwähnung einzelner könnte leicht eine Ungerechtigkeit gegen die anderen bedeuten. Nur soviel sei gesagt, daß das Werk in zwölf Abschnitten, denen ein Geleitwort und ein Vorwort des Verlages vorangeht, dem noch ein Anhang: Statistik, folgt, die Grundlagen, die Technik, die Verkehrswirtschaft des Kraftwagens, ferner seinen Bau, seine Bau- und Betriebsstoffe, deren Handel mit Kraftwagen und seinen praktischen Gebrauch behandelt; schließlich folgen noch Abschnitte über den Straßenbau, über Verbände und Ausstellungen, über den Sport und über Motorboote, fast alle wieder in Unterabschnitte gegliedert, alles natürlich auf das deutsche Kraftfahrwesen beschränkt.

Ein Werk wie das vorliegende und seine einzelnen Beiträge zu verfassen, ist nicht leicht. Es ist dabei nicht zu vermeiden, vieles zu bringen, was dem Fachmann bekannt und geläufig ist, mancher ist dann leicht geneigt, dem Werk gegenüber eine gewisse ablehnende Haltung einzunehmen. Es darf aber nicht vergessen werden, daß ein solches Werk nicht an erster Stelle für ihn und vor allem nicht für ihn allein, sondern für weite Kreise bestimmt ist. Der Fachmann auf einem Sondergebiet braucht, wenn er seine Kenntnisse erweitern und vertiefen will, tiefgründigere Darstellungen, als sie im Rahmen eines Sammelwerkes, sei es auch so umfangreich wie das vorliegende, möglich sind. Ebenso schwer ist es aber auch, den Laien zu befriedigen, dem die Grundlagen für das Verständnis technischer und technisch-wirtschaftlicher Darstellungen fehlen oder doch wenigstens nicht geläufig sind. Beide müssen sich also auf einer mittleren Linie vergleichen, und vom richtigen Gesichtspunkt aus betrachtet, wird jeder von beiden etwas in dem Buch finden, wenn er auch hier und da einen Abschnitt, als für ihn nicht geeignet, überschlägt. Das Verdienst des Werkes besteht in einer Zusammenfassung alles Wissenswerten auf dem behandelten Gebiet. Wer Verständnis für die besprochenen Fragen mitbringt, ohne sie wie der Fachmann auf dem Sondergebiet vollständig zu beherrschen, wird in dem Buch reiche Belehrung finden. Ausstattung und Druck des Buches sind vorzüglich.

Wernekke. *1374*

Das Motorrad, sein Bau und seine Behandlung. Verfasser C. Walter Vogelsang, Ingenieur. 6. Auflage. Verlag C. J. E. Volkmann Nachf. G. m. b. H. Berlin-Charlottenburg 2. Preis 3,50 RM. Mit 120 Abbildungen und 2 Tafeln. Band III, Volkmanns Kraftfahrer-Bibliothek.

Daß das Buch bereits in sechster Auflage erscheint, spricht schon für sich. In ihm sind alle Fragen, die einen Motorradfahrer interessieren, behandelt. Auch der Anfänger kann viel Nützliches daraus entnehmen. Ja, vielleicht ist es gerade für diesen besonders geeignet, denn einem alten Kraftradfahrer sagt es nicht zuviel Neues.

Der Motor und seine Einzelteile werden so behandelt, daß sich auch der Laie ein klares Bild über dessen Arbeitsweise machen kann. Auch über den Rahmen, die Federung und die übrigen Konstruktionsteile wird der Leser aufgeklärt. Dem Motorradzubehör wird zurzeit noch viel zuwenig Aufmerksamkeit geschenkt. Ein Abschnitt macht den Interessenten mit dieser Materie bekannt. Zum Schluß folgen noch einige Ratschläge über das Fahren selbst und über die Behandlung der Bereifung. Auch die gesetzlichen Vorschriften über den Kraftfahrzeugverkehr finden Berücksichtigung. Wenn der Verfasser sich dazu entschließen könnte, von der katalogmäßigen Aufzählung abzugehen, könnte er ein ganz nettes Buch zustande bringen. Schließlich ist es aber auch etwas Mitschuld des Verlages, der scheinbar an Klischeekosten sparen wollte und deshalb recht viel Industrieklischees verwendete.

R. Th. *1227*

Zeitungs-Katalog Rudolf Mosse 1929.

Wie die lange Reihe seiner Vorgänger, so ist auch die 55. Ausgabe dieses anerkannten Führers auf dem Gebiete der Zeitungs- und Zeitschriftenreklame ein unerläßliches Nachschlagewerk für jeden, der mit Zeitungsreklame zu tun hat. Aeußerlich fällt das stattliche Buch durch seinen besonders geschmackvollen und haltbaren Einband auf, innerlich macht sich vor allen Dingen eine bemerkenswerte Neuerung geltend: Die Tageszeitungen sind, um keine Mißverständnisse über den Wert der Zeitungen aufkommen zu lassen, innerhalb ihrer Erscheinungsorte in alphabetischer Reihenfolge aufgeführt. Das 30 Seiten umfassende Kartenwerk, das bekanntlich letztes Jahr großen Anklang fand, ist auch dieses Mal wieder beigegeben und umfaßt die Länderkarten des Deutschen Reiches sowie des gesamten europäischen Kontinents.

Es ist zu begrüßen, daß die Firma Rudolf Mosse durch ihren Zeitungs-Katalog 1929 wiederum den Inserenten als auch den Verlegern einen hervorragenden Dienst leistet, und bei der Aufgabe, die der Zeitungsreklame beim Aufbau der deutschen Wirtschaft zufällt, wird dieser Zeitungs-Katalog von bedeutsamem Nutzen sein. *1523*

Digitized by Google

Der Lizenzvertrag, erläutert an Beispielen aus der Rechtspraxis, von Patentanwalt Dr. Hans Hederich; neunte, veränderte Auflage, Friedrich Huths Verlag, 80 Seiten, Preis 1,80 RM.

Das Buch enthält in kurzer Fassung das Wichtigste über das Wesen der „Lizenz", eine große Zahl bezüglicher höchstgerichtlicher Entscheidungen und zugleich eine Anleitung zur Aufstellung lückenloser Lizenzverträge. Infolge der wirtschaftlichen Entwicklung in der Nachkriegszeit war eine sehr gründliche Umarbeitung des Textes erforderlich; es mußte manche Entscheidung in Wegfall kommen, während anderseits viele wichtige neue, höchstgerichtliche Urteile aus jüngster Zeit berücksichtigt werden mußten. Bei wissenschaftlicher Gründlichkeit ist das Ganze doch gemeinverständlich gehalten; der Text ist nicht schulmeisterhaft in Paragraphen zerlegt. *1521*

Der Straßenverkehr. Herausgegeben von Rechtsrat Dr. Weiler. Verlag I. Waldkirch & Co., Ludwigshafen.

Das vorliegende Werk ist ein Handbuch, in dem alle auf den Straßenverkehr bezüglichen Rechts- und Verwaltungsvorschriften mit besonderer Berücksichtigung auf den Kraftwagenverkehr zusammengestellt sind. Die Zusammenstellung des sehr umfangreichen Materiales erfolgt übersichtlich in verschiedenen Hauptabschnitten, unter denen der Nachschlagende alle einschlägigen Verhältnisse zusammenfinden und alles Wissenswerte erfahren kann. Die Auffindung wird wesentlich durch ein ganz eingehendes Sachregister erleichtert. Der Verfasser hat für alle am Verkehrswesen interessierten Kreise eine ganz vorzügliche Arbeit geleistet, die viele Kleinarbeit und das Nachschlagen in den verschiedenen Gesetzesblättern erspart. Betreffs der Verwaltungs- und Polizeivorschriften sind allerdings in erster Linie bayerische Verhältnisse berücksichtigt. In jedem Falle schulden die Verkehrskreise dem Verfasser für seine mühevolle Arbeit besonderen Dank. Sie werden in seinem Werk einen zuverlässigen Berater in allen Einzelfällen finden. *1528*

Continental-Straßenkarte. Preis pro Blatt 0,75 RM., das vollständige Werk 38 RM.
Continental-Handbuch, Ausgabe 1929. Preis 4 RM.
Continental-Atlas von Deutschland. Preis 8 RM.
Continental-Atlas von Polen. Preis 7 RM.

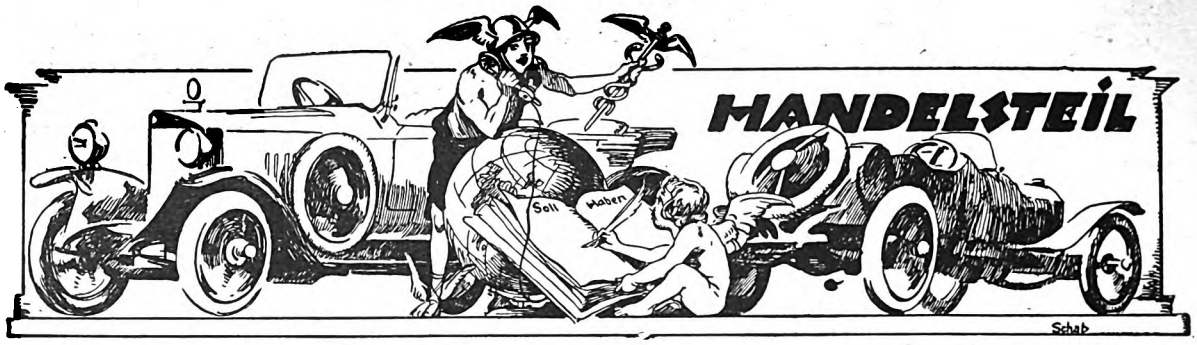
Irrfahrten sind ausgeschlossen, wenn der Rad- und Kraftfahrer seinen Weg nach den bekannten und zuverlässigen Continental-Reiseführern wählt. Für Rad- und Kraftfahrer leistet die Continental-Straßenkarte auf Wanderfahrten große Dienste. Ihr klares Kartenbild im Maßstab 1 : 300 000 enthält alle wissenswerten Einzelheiten. Diese Straßenkarte besteht aus 54 Blättern, die patentgefalzt in festen Umschlägen liegen. Das Continental-Handbuch für Kraftfahrer (neue Ausgabe von 1929) enthält ein Verzeichnis von mehr als 2000 Ortschaften, genaue Angaben über Hotels, Garagen, Tankstellen, Continental-Stocks usw. 100 neue Pläne der großen und interessanten Städte Deutschlands sowie über 400 sorgfältig ausgearbeitete Touren. Schnell und sicher kann sich der Kraftfahrer nach dem neuen Continental-Atlas von Deutschland (1 : 500 000) orientieren. Der Continental-Atlas von Deutschland und Nachbarstaaten enthält 46 Hauptkarten und 19 Sonderkarten (1 : 1 000 000). Außer diesen Reiseführern hat die Continental auch noch einen Atlas von Polen (1 : 1 000 000) herausgegeben. Diese Reiseführer sind zu beziehen durch jede Buchhandlung und jedes Automobil- oder Fahrradgeschäft, wo nicht erhältlich, von der Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover. *1525*

Gewerbeordnung. 11. Auflage. Guttentagsche Sammlung deutscher Reichsgesetze. Verlag Walter de Gruyter & Co., Berlin und Leipzig. Bearbeitet von Dr. Hiller und Dr. Luppe.

Die Gewerbeordnung vom 21. Juni 1869, seitdem durch zahlreiche Gesetze abgeändert, ist nach wie vor Grundlage des materiellen Gewerberechtes. Die vorliegende Textausgabe nebst Erläuterungen zeichnet sich durch besondere Handlichkeit, Uebersichtlichkeit und erschöpfende Darstellung der Tragweite der gesetzlichen Bestimmungen aus. Die zahlreichen Rechtsfälle, welche die Rechtssprechung aufgeworfen hat, werden unter Anführung der Entscheidungen der Gerichte und Verwaltungsbehörden mitgeteilt.

Wenn auch der Kraftwagenverkehr gesetzlich eine Sonderregelung gefunden hat, so werden doch die hier geltenden Sonderbestimmungen vielfach durch Rechtsverhältnisse berührt, die im allgemeinen Gewerberecht ihre Regelung gefunden haben. Insoweit ist das allgemeine Gewerberecht gewissermaßen der Hintergrund, von dem sich erst das besondere Verkehrsrecht abhebt. Es werden daher die an den Kraftwagenverkehr interessierten Kreise häufig auf die Bestimmungen des allgemeinen Gewerberechtes zurückgreifen müssen, und sie werden insoweit in allen einschlägigen Fragen eine vorzügliche Orientierung und Beratung in dem vorliegenden Werke finden. *1527*

Digitized by Google



Kampf in der französischen Automobilindustrie

Von Dr. M. Uebelhör, Paris

Auch in der französischen Automobilwelt ist man über die Entwicklung der amerikanischen Automobilindustrie sehr beunruhigt. Vor allem fürchtet man jenen Augenblick, in dem der amerikanische Innenmarkt gesättigt sein wird; nach gewissen Berechnungen soll das schon 1937/38 der Fall sein. Kommt heute auf den Export der Vereinigten Staaten auch nur ein geringer Bruchteil der amerikanischen Produktion, so nimmt dieser Export dennoch sehr stark zu, im Jahre 1928 z. B. um 29 vom Hundert.

Von dieser Gefahr ist besonders der bekannte französische Automobilfabrikant Citroën überzeugt, und man sagt, daß er es versucht habe, gegen Amerika eine europäische Einheitsfront herzustellen. Aber obwohl er hierbei die Unterstützung des französischen Handelsministeriums gefunden haben soll, kam es nicht zu einer Verwirklichung dieser Idee, woran, nebenbei gesagt, der etwas selbstherrliche Charakter des Herrn Citroën mit die Schuld getragen haben dürfte. Nach dem Scheitern dieser Bestrebungen faßt Herr Citroën den Plan der Errichtung eines französischen Automobil-Kartells, und an der Verwirklichung dieses Planes arbeitet er heute mit aller Energie und mit den schärfsten Mitteln gegen seine Konkurrenten.

Als solche kommen für die Citroën-Werke ernsthaft nur zwei in Frage, nämlich Renault und Peugeot. Citroën baute im vergangenen Jahre rund 80 000 Wagen. Renault etwa 55 000 und Peugeot 25 000. Aber sowohl Renault wie auch Peugeot sind sehr auf ihre Selbständigkeit bedacht, sie wiesen dementsprechend die Angebote Citroëns ab. Hierauf begann dieser den offenen Kampf gegen den kleineren Gegner, also gegen Peugeot.

Dieser Kampf, bei dem es jetzt wieder zu einem Stillstand gekommen ist, spielte sich derart ab, daß Citroën durch die ihm nahestehende Bank Lazare das Finanzinstitut der Peugeot angreifen ließ, es ist dies die Bank Oustric. Hierbei wurde, und dies ist von großer Bedeutung, Citroën von den General Motors unterstützt, was angesichts der Tatsache, daß die Bank Lazare schon seit vielen Jahren eng mit der französischen Hochfinanz zusammenarbeitet, nicht weiter verwunderlich ist. Peugeot wäre in diesem Kampf unterlegen, wenn sich seine Bank nicht direkt an das französische Finanzministerium mit der Bitte um Intervention gewendet und diesem klargemacht hätte, welche Bedeutung das Ausfechten eines solchen Kampfes für die ganze Finanzwelt haben müsse. Dieser Schritt des Finanzinstitutes ist nicht überraschend, man muß bedenken, daß der französische Staat als der hauptsächliche Kunde der französischen Automobilindustrie sehr wohl in der Lage ist, nötigenfalls ein Machtwort zu sprechen. Und daran, daß es bei einem Kampf bis zum Ende zu einem großen „Krach" gekommen wäre, kann wohl auch nicht gezweifelt werden.

Das Machtwort wurde zugunsten von Peugeot-Oustric gesprochen, was unmittelbar zur Folge hatte, daß der spiritus rector der Bank Lazare seinen Abschied nahm und daß die Aktien der Bank Oustric wieder stiegen. Eine Fusion oder besser eine Absorbierung der Peugeot durch Citroën scheint also vorderhand wenig wahrscheinlich zu sein. Von einer endgültigen Beilegung des Kampfes darf aber ebenfalls nicht gesprochen werden, und dies besonders nicht mit Hinweis auf die beiden Finanzinstitute, die sich nach wie vor feindlich gegenüberstehen.

Da sowohl Citroën als auch die General Motors bei uns schon Fuß gefaßt haben, sind diese Vorgänge und ihre Folgen, über die man sich in der französischen Tages- und Fachpresse gründlich ausschweigt, für die deutsche Automobilindustrie von hohem Interesse. Auch lehren sie, welche finanziellen Kräfte hinter den aktivsten Machtfaktoren der französischen Automobilindustrie stehen. 1443

Baldiger Ersatz der Kraftfahrzeugsteuer durch eine Brennstoffsteuer nicht ausgeschlossen

Am 27. Mai werden die ersten Mitglieder der Kommission zum Studium der Brennstoffsteuer, die sich aus Vertretern der Automobilindustrie, der zuständigen Reichsministerien und wirtschaftlichen Spitzenverbände zusammensetzt, nach dreiwöchentlichem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten mit dem Dampfer Columbus zurückerwartet; der Rest der Delegation kehrt erst im Juni zurück. — Die Reise ging von New York aus und berührte u. a. Washington und Detroit. Die Aufnahme durch die amerikanischen Behörden und die New-Yorker Automobilhandelskammer, welche die Reise in vorbildlicher Weise organisiert hatte, war überaus freundlich. Die USA.-Tagespresse ließ sich von ihren Berichterstattern über die Arbeiten ausführlich berichten.

Als Ergebnis der Reise kann bereits jetzt mitgeteilt werden, daß die Delegierten sich von der Zweckmäßigkeit der Brennstoffsteuer gegenüber der deutschen Besteuerung nach dem Hubraum überzeugen ließen. Die Amerikaner versuchten den Nachweis zu erbringen, daß die Besteuerung des Treibstoffes die einzige Form sei, die den Fortschritt der Autokonstruktion nicht hemmt und die Entwicklung des Kraftverkehrs — im Gegensatz zu jeder anderen Steuer — verhältnismäßig wenig nachteilig beeinflußt. Bei ihrer Erhebung ist der Kraftfahrer von allen Formalitäten befreit, sie wird zudem in kleinen, kaum merklichen Raten bei Vermeidung einmaliger größerer Ausgaben gezahlt.

Die mit der Erhebung der Treibstoffsteuer ver-

Digitized by Google

bundenen Schwierigkeiten können nach dem Eindruck der Kommission auch in Deutschland überwunden werden; bei zweckmäßiger Organisation sind die Einzugskosten sogar geringer als bei der gegenwärtigen Form der Besteuerung, die zudem für den Steuerzahler wesentlich unbequemer ist. Da die Förderung des Kraftfahrzeugverkehrs nicht zuletzt im Interesse der Treibstoffindustrie liegt, so haben selbst die Vertreter der deutschen Benzingruppen ihre anfänglich starken Bedenken teilweise fallen lassen, zumal auch die für den Handel entstehenden Mehrarbeiten bei zweckmäßiger Organisation der Erhebung geringer sind, als zunächst angenommen wurde.

Bei der kommenden Neuregelung der Kraftfahrzeugsteuer wird jedenfalls die Benzinsteuer im Vordergrund der Erörterungen stehen.

Die Möglichkeit, daß auch Deutschland in absehbarer Zeit zur Treibstoffsteuer übergeht, ist durch die Arbeit der Studienkommission größer geworden. — Eine besondere Schwierigkeit dürfte allerdings noch in der raschen Entwicklung der Dieselmotoren für Lastkraftwagen liegen.

Die Kommission überzeugte sich ferner von der Wichtigkeit einer Kontrolle über die Verwendung des Kraftfahrzeugsteuerertrages. Die Amerikaner warnten vor der in Deutschland gebräuchlichen Art der mehr oder weniger selbständigen Verwendung der Beträge durch einzelne Kreise und Provinzen. Bei einer solchen Zersplitterung des Aufkommens bestände die Gefahr, daß die Mittel in unrationeller Weise verwandt würden. Je kleiner die Einheit der zu bauenden Straßen ist, um so höher sind selbst bei Anwendung modernster Baumethoden die Kosten. Bei der Mehrzahl der Kreise und Provinzen werden rationelle Methoden jedoch erfahrungsgemäß nicht angewandt. Die Zentralisation des Wegebaues in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht sei eine der wichtigsten organisatorischen Aufgaben der Kraftverkehrswirtschaft. —

Die Kommission beschäftigte sich ferner mit Fragen der städtischen Verkehrsverwaltung und besichtigte moderne Untergrundstraßen für den Autoverkehr in Chikago. Auch der Einfluß des Kraftverkehrs auf die Eisenbahn und die Zusammenarbeit von Kraftwagen und Eisenbahn wurden eingehend untersucht. *1539*

Kleine Mitteilungen

Verband der Auto-Zubehör-Fabrikanten gegründet

Unter starker Beteiligung hat sich die Zubehörindustrie zu einem „Verband der Deutschen Zubehörteile-Fabrikanten" zusammengeschlossen. Die Gründung verfolgt den Zweck, zusammen mit dem Großhandelsverband für Kraftfahrzeugbedarf e. V. einheitliche Richtlinien für den Verkauf von Automobilzubehör aufzustellen und eine Besserung der Verhältnisse im Groß- und Einzelhandel herbeizuführen. Als weitere gemeinsam zu behandelnde Fragen sind vorgesehen: Förderung des Exports von Autozubehörteilen (u. a. durch gemeinschaftliche Beschickung ausländischer Automobil-Ausstellungen), Unterstützung der Normalisierung, Regelung des Kreditwesens und Aufstellung einheitlicher Preislisten. — In der Ueberzeugung, daß die Zubehörindustrie durch ein Zusammengehen mit der Autoindustrie ihre Stellung als ein wichtiger Zweig der gesamten Autowirtschaft festigen wird, beabsichtigt der neue Verband eng mit dem Reichsverband der Automobilindustrie zusammenzuarbeiten und dementsprechend seine Aufnahme als korporatives Mitglied beim RDA zu beantragen. Diese Neugründung, die zum erstenmal eine Zusammenfassung des gesamten Automobilzubehörs bringt, dürfte für die Automobilwirtschaft eine erhebliche Bedeutung haben und zur Verbesserung und Verbilligung von Zubehör und Reparaturwerkzeugen beitragen. *1510*

Rekord-Automobilerzeugung in Amerika

Laut Feststellungen der National Automobile Chamber of Commerce hat die Automobilerzeugung der Vereinigten Staaten und Kanadas einschließlich der im Auslande arbeitenden Montagewerkstätten amerikanischer Fabriken im März einen Rekordumfang von rund 600 000 Wagen erreicht. Die Produktion ist, wie nachstehende Tabelle zeigt, gegenüber dem Vormonat um 20 Prozent, und gegen das Vorjahr um fast 40 Prozent gestiegen.

Stückzahl	1928	1929
Januar	240 191	422 216
Februar . . .	336 300	497 371
März	430 783	595 000
1. Quartal:	1 007 274	1 514 587

Im ersten Quartal 1929 sind in Amerika somit bereits etwas über 1½ Millionen Automobile hergestellt worden, d. h. 50 Prozent mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die starke Ausdehnung der Produktion in den ersten Monaten von 1929 hat die Befürchtung auftauchen lassen, daß die amerikanische Automobilindustrie im weiteren Verlauf des Jahres zu entsprechenden Produktionseinschränkungen gezwungen sein wird. Die großen Konzerne haben daher eine eingehende Untersuchung der Marktlage vorgenommen und sind dabei übereinstimmend zu dem Ergebnis gelangt, daß die Kraftwagenbestände der Fabrikanten und Händler bisher keine nennenswerte Steigerung erfahren haben und daß die Produktionsausdehnung mithin der Entwicklung der Nachfrage entspricht. (B. T.) *1514*

Autobus-Betrieb in Wiesbaden

Seit der Eröffnung des Autoomnibusbetriebes ist bei den in Frage kommenden Linien gegenüber dem bisherigen Verkehr auf der elektrischen Straßenbahn im ersten Monat eine etwa 50prozentige Steigerung eingetreten. Der Magistrat hat vorbehaltlich der Zustimmung durch die Stadtverordnetenversammlung die Beschaffung weiterer 16 Dreiachs-Omnibusse mit Stahlaufbau beschlossen. *1515*

Digitized by Google

Firmenberichte

C. D. Magirus-Akt.-Ges., Ulm. Nach einem Auszug aus dem Geschäftsbericht war 1928 ein Jahr der Umstellung. Das Verkaufssystem wurde auf eine neue Grundlage gestellt und vor allem nach außen hin erheblich erweitert. Die innere Verwaltung hat wesentliche Vereinfachungen erfahren, so z. B. die M. Feuerwehrgeräte G. m. b. H. in Ulm, sowie die gleichen Firmen in Berlin und München, wie auch in Stuttgart; die D. A. K. Vertriebsgesellschaft m. b. H. in Mannheim wurde in Liquidation gebracht und von den Büros der C. D. Magirus-A.-G. in Ulm übernommen. Die hierdurch erzielten Ersparnisse wirken sich freilich erst im laufenden Jahre aus. Die alten Vorräte an fertigen Lastwagen, Omnibussen und Feuerwehrgeräten sind fast vollständig verwertet worden. Infolge der durch starke Konkurrenz herabgedrückten Preise konnten jedoch beim Verkauf die Gestehungskosten vielfach nicht erzielt werden. Immerhin betrug der Betriebsverlust einschließlich der Abschreibungen in Höhe von ca. 328 000 RM. nicht mehr als rund 400 000 RM. Da sich aber trotz der im Vorjahre vorgenommenen Abschreibung herausstellte, daß bedeutende Bestände an Rohmaterialien und Halbfabrikaten nicht mehr als vollwertig angesehen werden könnten, habe man eine Minderbewertung von über 800 000 RM. vornehmen müssen. Die Nachfrage nach den neuen Erzeugnissen sei lebhaft. Die Generalversammlung genehmigte die Regularien und wählte neu in den Aufsichtsrat das bisherige Vorstandsmitglied, Diplomingenieur Heinrich Bretschneider (Berlin). Der Verlust von 1 241 664 M. auf 5,005 Mill. M. Aktienkapital (Vorjahrsverlust 1 114 166 M., der sich nach Abschreibung des gesamten Reservefonds auf 4935 M. Verlustvortrag ermäßigte), wird also vorgetragen. Mitgeteilt wurde, daß sich in 1929 der Geschäftsgang und der Umsatz befriedigend entwickelt hat und daß auch ein Ueberschuß erzielt wurde, der den Verlustvortrag entsprechend vermindere. Ein Berliner Aktionär fragte an, warum für 1928 wieder große Abschreibungen auf die Vorräte gemacht werden mußten, nachdem schon für 1927 diesbezüglich weitgehende Maßnahmen erfolgten. Der Aufsichtsratsvorsitzende hob in seiner Antwort hervor, daß die Gesellschaft es als zweckmäßig erachtet habe, weitere Vorräte als veraltet teilweise ganz abzustoßen, teilweise geringer zu bewerten, um das Unternehmen auf eine gesunde Basis zu stellen. Nunmehr sei die Leitung überzeugt, soweit abgeschrieben zu haben, daß eine Rentabilität der Magirus Akt.-Ges. gewährleistet ist.

Bayerische Motorenwerke A.-G. München. Nach dem Geschäftsbericht für das Jahr 1928 sind die aus dem Kapitalerhöhungsbeschluß vom Juli v. J. zugeflossenen Mittel für die weitere Vergrößerung und Verbesserung der Werke benutzt worden. Der Umsatz im Werk München erhöhte sich von 17,7 Mill. M. im Jahre 1927 auf 24,2 Mill. M. In dem neuen Werk Eisenach wurden in den drei Monaten seit der Erwerbung Umsätze von über 3 Mill. M. erzielt. In der Bilanz erscheinen (in Mill. M.) Grundstücke mit 1,72 (1,02), Gebäude in München 4,58 (2,32), in Eisenach 1,60, Betriebs- und Hilfsanlagen in München 0,51 (0,23), in Eisenach 0,43. Maschinen in München 2,06 (1,29), in Eisenach 2,31. Neu erscheinen im Bau befindliche Anlagen in München mit 1,22 und in Eisenach mit 0,23. Aus dem Effektenbestand sind die Aktien der in Liquidation befindlichen Oertz Werft Akt.-Ges. ausgeschieden und 0,10 Mill. M., das gesamte Kapital der Dixi-Werke Verkaufs-G. m. b. H. hinzugekommen. Die Vorräte erhöhten sich durch die vergrößerte Produktion und Wintervorratsarbeit in beiden Werken von 4,45 i. V. auf 4,86 für Rohmaterial und 9,60 für Halb- und Fertigfabrikate. Der Bruttoüberschuß einschließlich Zinsen wird mit 8,6, Handlungsunkosten mit 4,1 ausgewiesen (i. V. Fabrikationsgewinn 10,68, Betriebsunkosten 5,08 und Handlungsunkosten 2,84). Die bisherigen Abschreibungsquoten wurden beibehalten und betragen für das Werk München 1,56 (0,93) und für das Werk Eisenach vom 1. Oktober bis 31. Dezember 1928: 0,28. Aus dem Reingewinn von 2,81 (1,91) sollen bekanntlich wieder 14 Prozent Dividende verteilt werden. Im neuen Geschäftsjahre setzte der Absatz in Motorrädern und Kleinwagen nach einer durch den strengen Winter bedingten Verzögerung befriedigend ein. Für den Flugmotorenbau wurden neue Auslandaufträge abgeschlossen, die eine Beschäftigung bis in das Jahr 1930 sichern.

Die Deutsche Dunlop Gummi Company A.-G. in Hanau hat beschlossen, dem Reifentrust nicht beizutreten. Es ist aber geplant, zwischen den neu zusammengeschlossenen Betrieben (Continental, Excelsior, Peters Union und Titan) und Dunlop eine Art Gentleman-Agreement abzuschließen. Entsprechende Verhandlungen sind im Gange.

Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Compagnie, Hannover. Der Abschluß für das Geschäftsjahr 1927 wurde genehmigt und die Dividende auf 7 Prozent festgesetzt. Der Generalversammlung wurde ferner Kenntnis gegeben von der bevorstehenden Einführung der noch im Portefeuille der Gesellschaft befindlichen 6 Mill. M. Vorratsaktien an den Börsen von Berlin und Hannover und des gesamten Aktienkapitals von 40 Mill. M. an der Börse von Frankfurt a. M. Ferner wurde beschlossen, den Namen der Firma in „Continental Gummi-Werke Akt.-Ges." umzuändern. Die neue Firma umfaßt die Einkaufsstätte und erledigt das Fabrikationsprogramm, während für den Vertrieb der Erzeugnisse eine andere Gesellschaft und zwar die Continentale Caoutchouc G. m. b. H., vorgesehen sei. Die Angliederungsverhandlungen sind, wie die Verwaltung mitteilt, zurzeit zwar zu einem gewissen Abschluß gekommen, doch liegen weitere Angliederungen im Laufe der Zeit im Bereiche der Möglichkeit. Ueber die Geschäftslage äußerte sich Generaldirektor Tischbein, daß die ersten Monate des neuen Jahres nicht ganz befriedigend verlaufen seien. Nach Eintritt der besseren Witterung sei ein merkliches Anziehen des Geschäftes in allen Reifenabteilungen wie auch in den Geschäften der übrigen Artikel zu bemerken. Im Interesse der Wettbewerbsfähigkeit denke man nicht daran, die Eigenart jeder einzelnen Firma in bezug auf Fabrikation und Verkauf ihrer Artikel wesentlich zu ändern. Zu den umlaufenden Gerüchten, daß die Continental in irgendeine Abhängigkeit zu einem in- oder ausländischen Automobilkonzern geraten sei, bemerkte der Vorstand, daß dies nicht zutreffe. Verhandlungen in dieser Richtung hätten weder geschwebt, noch würden zurzeit welche geführt werden. Die Continental sei nach jeder Richtung hin vollkommen frei und unabhängig.

Ausdehnung des schwedischen Kugellagertrustes

Wie das „Berl. Tageblatt" berichtet, ist eine Transaktion zum Abschluß gelangt, die einschneidende Bedeutung für die Entwicklung der deutschen Kugellagerindustrie besitzt. Schon im vergangenen Jahre haben die beiden bedeutendsten Gruppen der Industrie, die zum schwedischen Kugellagertrust gehörende S. K. F. Norma in Stuttgart und die Schweinfurter Kugellagergruppe, die völlig in Fa-

Digitized by Google

milienbesitz befindliche Fichtel & Sachs Akt.-Ges. und die von ihr kontrollierte Fries & Höpflinger Akt.-Ges., bei dem Kauf des Riebewerks aus dem Besitz Richard Kahns kooperiert. Jetzt ist eine engere Arbeitsgemeinschaft zwischen den beiden Partnern zustandegekommen, die mit einer finanziellen Interessennahme des schwedischen Trusts an der Schweinfurter Gruppe verbunden ist. Wie weit das bei Fichtel & Sachs der Fall ist, wird nicht bekanntgegeben, doch erfolgt allem Anschein nach hier eine wenigstens teilweise Interessennahme der schwedischen Gesellschaft, denn man will die Kugellagerfabrikation aus dem Unternehmen herauslösen und in eine besondere Gesellschaft einbringen. Zum mindesten an ihr dürfte sich vermutlich der schwedische Trust maßgeblich beteiligen. Die alte Fichtel & Sachs-Gesellschaft wird die Fabrikation von Freilaufnaben weiter betreiben. Bei der Fries & Höpflinger Akt.-Ges. soll die Ueberleitung der Majorität an den schwedischen Trust durch einen Aktientausch mit den Svenska Kugellagerfabriken in Göteborg erfolgen. Mit dieser Transaktion gelangt also die wichtigste Gruppe der deutschen Kugellagerindustrie, einer hervorragenden Hilfsindustrie für den Automobilbau, unter den Einfluß des sehr expansionsfreudigen schwedischen Trusts, und man wird annehmen müssen, daß gewichtige Gründe, vor allem wohl finanzieller Natur, zu dieser Entwicklung geführt haben. Unbeeinflußt vom schwedischen Trust sind jetzt von größeren Kugellagerproduzenten in Deutschland nur noch die Berlin-Karlsruher Industriewerke und die Kugellagerfabrik Fischer, deren Sitz ebenfalls Schweinfurt ist.

Aboag. Die Allgemeine Berliner Omnibus-Aktien-Gesellschaft legte nach über 60jährigem Bestehen den letzten Geschäftsbericht vor, da die Liquidation und die Eingliederung in die Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft durch Beschluß der städtischen Körperschaften vom 1. Januar 1929 ab erfolgte.

Am Schluß des Jahres wurden betrieben: 20 Stadtlinien mit drei Einsatzlinien, die Eillinie Unter den Linden—Grunewald, acht Außenlinien mit Einheitsfahrscheinen und sechs Außenlinien ohne Einheitsfahrscheine. Die gesamte Betriebsleistung erhöhte sich von 29 170 174 Kilometer im Jahre 1927 um 28,6 Prozent auf 37 507 247 km im Berichtsjahre. Davon wurden auf den Stadt- und Außenlinien gefahren: im Jahre 1927: 28 532 260 km, im Jahre 1928: 36 671 510 km. Die Zahl der beförderten Personen im Stadt- und Außenlinienverkehr stieg von 156 730 145 im Jahre 1927 um 41 Prozent auf 220 367 696 im Jahre 1928; 40 953 111 Fahrscheine waren sogenannte Uebersteiger von anderen Verkehrsmitteln zum Omnibus. Die Zahl der Omnibusse betrug Ende 1928: 620 Wagen gegen 561 Wagen Ende 1927. Die alten Omnibusse mit hochliegendem Rahmen und hinterem Einstieg wurden zum größten Teil durch neue Wagen mit Niederrahmen, seitlichem Einstieg und überdachtem Oberdeck ersetzt. Diese Neuanschaffungen brachten zugleich nach jahrelangen Versuchen den endgültigen Uebergang zum Luftreifen. Nach Auslieferung der laufenden Aufträge wird die Gesellschaft 127 doppelstöckige Dreiachswagen für 75 Personen und 41 einstöckige Dreiachswagen für 52 Personen in Betrieb haben.

Preß-, Stanz- und Ziehwerke Rud. Chillingworth Akt.-Ges. Das abgelaufene Geschäftsjahr wird wieder eine Dividende von 8 Prozent bringen. Vor einigen Monaten berichteten wir, daß eine Dividendensteigerung auf 10 Prozent möglich sein werde, ihre Vornahme aber noch unbestimmt sei. Dieses wird uns auch heute bestätigt und hinzugefügt, daß man unter Berücksichtigung der allgemein ungünstigen wirtschaftlichen Verhältnisse größere Rückstellungen machen will.

Annener Gußstahlwerke Akt.-Ges., Annen. Die Werke sind mit Neuanlagen beschäftigt, die insbesondere der Erzeugung hochwertigen Qualitätsstahls dienen. Hierzu gehört insbesondere die bereits für die nächsten Tage zu erwartende Inbetriebsetzung eines Hochfrequenztiegelofens. Durch die hierbei angewandte Hochfrequenzinduktionserhitzung wird es ermöglicht, ohne Einwirkung von Flammengasen, die mit einer Aufnahme von Schwefel- und schädlichen Gasen verbunden ist, in gesteigerter Raffinationswirkung den edlen Einsatz niederzuschmelzen. Die bekannten Presto-Schnelldrehstähle sollen nunmehr im Hochfrequenzofen hergestellt werden.

Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft, Hamburg. Bei einem von 18 auf 40 Mill. RM. erhöhten Aktienkapital wurde nach Abzug aller Unkosten ein Bruttogewinn von 13 Mill. RM. gegen 7,6 Mill. RM. im Vorjahr erzielt. Für Abschreibungen sollen 6,7 Mill. RM. (5,2) verwandt und der Spezialreserve 0,7 Mill. RM. (3,5) zugeführt werden, so daß einschließlich des Vortrages ein Reingewinn von 6,3 Mill. RM. (2,5) verbleibt. Die Generalversammlung beschloß, hieraus eine Dividende von 15 Prozent (i. V. 9) zu verteilen. Die Verwaltung glaubt mit der erfolgten Stärkung des Betriebskapitals für die nächsten Jahre genügend gerüstet zu sein.

Vereinigte Gothania-Werke A.-G. Die Gesellschaft nimmt für 1928 die Dividendenzahlung mit 8 Prozent wieder auf und gewährt ihren Aktionären außerdem einen Extrabonus von 2 Prozent auf 1 Mill. RM. (908 000), mit Rücksicht auf den vorjährigen Dividendenausfall. Der vorjährige Verlust von 133 675 RM. wurde bekanntlich durch Auflösung des Reservefonds II gedeckt. Gleichzeitig wurden 8000 RM. Vorzugsaktien in Stammaktien umgewandelt und das Kapital um 92 000 RM. erhöht. Während die ersten Monate des verflossenen Geschäftsjahres noch eine Steigerung der Gesamtumsätze für das ganze Jahr erhoffen ließen, brachte die zweite Jahreshälfte eine allgemeine wirtschaftliche Depression, so daß nicht alle Betriebsabteilungen an dem Enderfolg beteiligt sind.

Digitized by Google

Horch-Werke A.-G., Zwickau. Im Anschluß an den Abschluß per 31. Oktober 1928 wird mitgeteilt, daß der Umsatz im Jahre 1927/28 etwa 28 Mill. M. oder das 5,6 fache des Grundkapitals betragen hat. In den ersten fünf Monaten des laufenden Geschäftsjahres erhöhten sich die Ablieferungen um etwa 35% gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Produktion stellte sich durchschnittlich auf 14 bis 16 Wagen pro Tag; der Anteil des Auslandgeschäfts am Gesamtabsatz wird auf 10 bis 15% beziffert. Hingewiesen wird darauf, daß etwa 50 bis 60% des Absatzes gegen Kredit erfolgt. Die Verluste aus diesen Kreditgeschäften gingen über ½% des Kreditobligos nicht hinaus. Für etwa 54 bis 55% des Absatzes werden gebrauchte Wagen in Zahlung gegeben, allerdings weniger an die Gesellschaft selbst als an die Vertreter.

Große Kasseler Straßenbahn A.-G. Die Gesellschaft schickt uns folgende Ergänzung zu dem in Heft 9, Seite 194, gebrachten Bericht: Gemeinsam mit der Stadt Kassel wurde das durch die Firma Gebrüder Peter (Autopeter) betriebene Stadtomnibusunternehmen zu einem Preis von etwa 800 000 RM. aufgekauft. Zum Zwecke einheitlicher Verkehrsregelung wird das Stadtomnibusunternehmen in die Kasseler Omnibusgesellschaft m. b. H., die bisher im Alleinbesitz der Großen Kasseler Straßenbahn A.-G. stand, aufgenommen. Um dies zu ermöglichen, hat die K. O. G. ihr zuletzt 100 000 RM. betragendes Gesellschaftskapital auf 1 000 000 RM. erhöht, von welcher Summe auf Grund eines abgeschlossenen Vertrages die Stadt Kassel einen erheblichen Teil übernimmt. Die bisherigen Ueberlandlinien der K. O. G. mit einer Streckenlänge von insgesamt 171 Kilometer werden unverändert weiterbetrieben, ebenso mit geringer Aenderung der Linienführung auch die bisherige Linie des Peter-Unternehmens. In Kürze wird die erweiterte K.O.G. noch zwei weitere Linien eröffnen, deren polizeiliche Beantragung bevorsteht. Der Wagenpark der K.O.G. besteht nach der am 1. 5. 29 erfolgten Uebernahme des Autopeter-Unternehmens aus 50 Omnibussen. *1519*

Fabrique Nationale d'armes de Guerre, Herstal in Belgien. Die Waffen-, Automobil- und Motorräderfabrik hat mit der Stadt Aachen einen Vertrag abgeschlossen, wonach sie von der Stadt ein großes, bislang in städtischem Besitz befindliches Baugelände übernimmt, auf dem bereits in kurzer Zeit mit dem Bau einer großen Automobilfabrik begonnen werden soll. In der neu zu errichtenden Aachener Fabrik sollen insbesondere Automobile und Motorräder serienmäßig in großen Quantitäten hergestellt werden. Genau wie bei Citroën wird der Motor aus Belgien eingeführt, alles übrige Konstruktionsmaterial aus Deutschland bezogen. Die Fabrik, die noch in diesem Jahre in Betrieb gesetzt werden soll, wird vorerst 400 bis 500 Arbeiter beschäftigen.

Noga-Automobile-G. m. b. H., Berlin W 30, Eisenacher Str. 111/112. Die Firma hat ihre Zahlungen eingestellt. Konkurs wurde wegen Mangel an Masse abgelehnt.

Automobil-Vertriebs-A.-G., Berlin-Wilmersdorf, Düsseldorfer Str. 68/69. Die Firma hat ihre Zahlungen eingestellt. Konkurs wurde wegen Mangel an Masse abgelehnt.

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Von links nach rechts: Dr. Hans Navratiel von der AC-Forschungsabteilg., Cady B. Durham, Bevollmächtigter der General Motors, Gotthelf Paulus, Direktions-Sekretär der Opel-Werke, Rüsselsheim, Dr. Fritz Opel, Rüsselsheim, Wm. Davidson, General Motors, Taine G. Mac Dougal, Vice President, AC Spark Plug Company, J. C. Uebel, Opel-Motor-Werke

Bild 1. Die Direktion der AC-Zündkerzen Co., Flint

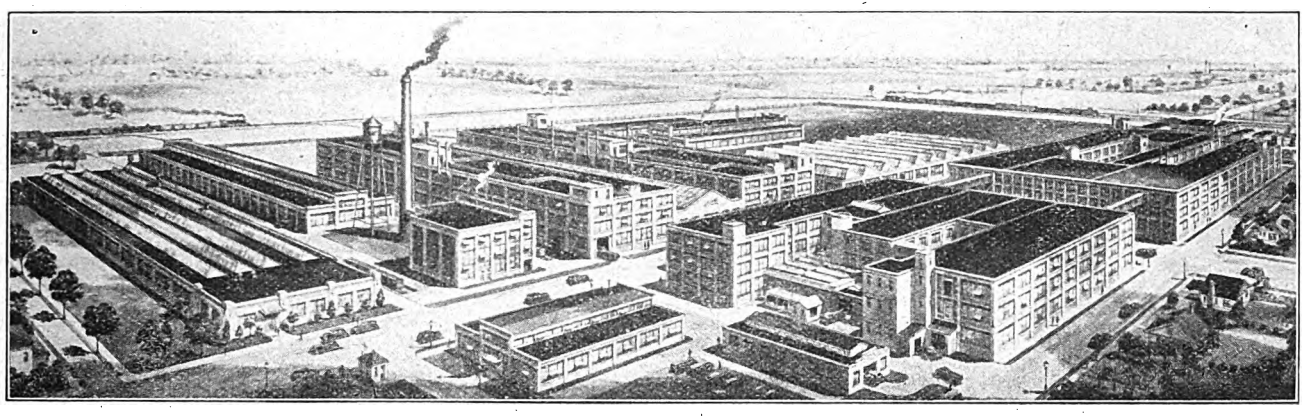
200 000 Zündkerzen täglich

Die Deutsche Motor-Service A.-G., Berlin-Halensee, teilt uns folgendes mit:

Herr Dr. Fritz v. Opel, der technische Leiter der Opel-Werke in Rüsselsheim, besuchte Anfang Mai die AC Zündkerzen-Werke in Flint (Michigan). An dieser Besichtigung nahm außerdem teil Cady B. Durham, der mit anderen General-Motors-Bevollmächtigten zuvor die Opel-Werke besucht hatte. Es interessiert daher, unseren Lesern Näheres über dieses große amerikanische Unternehmen zu bringen.

Die AC Zündkerzen-Werke in Flint (Michigan) sind einer der größten Automobilzubehörkonzerne der Welt und gehören zum General-Motors-Konzern, der auch in Kanada große Fabriken besitzt. Die AC Spark-Plug-Company wurde 1903 in Boston gegründet und ist somit eine der ältesten Zündkerzen-Fabriken der Welt. 1908 verlegte sie ihren Sitz nach Flint (Michigan) und begann dort mit nur 15 Angestellten in einem kleinen Teil des Buick-Fabrikgebäudes die Fabrikation. Frühzeitig erzielte die Gesellschaft Erfolge und Hand in Hand mit dem Wachsen der in Flint ansässigen Automobil-Gesellschaften vergrößerte sich ihr Betrieb und schon nach

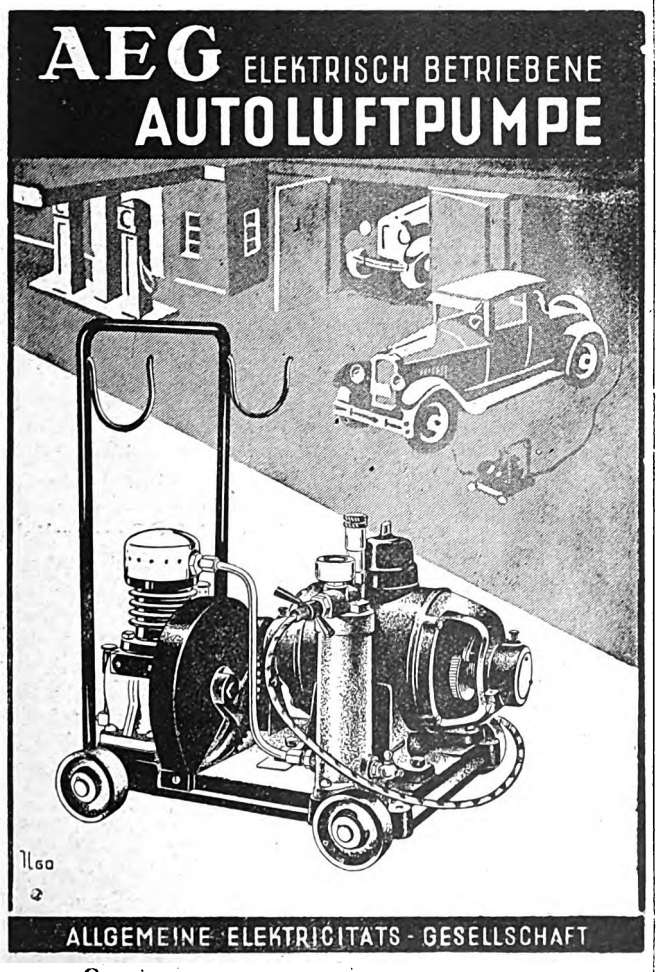
Digitized by Google



Fabrikanlage der AC-Zündkerzen Co. in Flint, Michigan, U. S. A.

kurzem konnte sie ihr eigenes zweistöckiges Haus beziehen.

Wenn man bedenkt, daß Ende 1912 die Gesellschaft 2000 Zündkerzen pro Tag fabrizierte, und diese Zahl mit der heutigen Tagesproduktion von 200 000 Stück vergleicht, so erscheint der Gegensatz natürlich sehr kraß. Trotzdem ist die AC Spark-Plug-Company auch damals schon genau so wie heute in der Zündkerzen-Fabrikation führend gewesen, denn damals betrug die Gesamtproduktion an Automobilen und Lastwagen in Kanada und in den Vereinigten Staaten zusammen nur 378 000, und in beiden Ländern gab es nur 902000 Kraftfahrzeuge, von denen die meisten nur Ein- oder Zweizylindermotoren besaßen. — Die AC-Gesellschaft ist aber nicht nur mit der Entwicklung der Automobilindustrie mitgegangen, sondern sie hat schon frühzeitig ein Versuchs- und Konstruktionsbüro eingerichtet, in dem die fähigsten Ingenieure der Industrie arbeiten. Die Arbeiten dieser Abteilung haben viel zum Fortschritt des Automobilismus beigetragen, indem sie Zündkerzenkonstruktionen herausbrachte, die die kommende Entwicklung des Motorbaues voraussahen. Hierdurch wurde es den Automobilfabrikanten ermöglicht, hochkomprimierte Motoren zu verwenden, ohne daß eine Verzögerung in der Entwicklung eintrat. 1918 produzierte die Gesellschaft mehr als 50 000 Flugzeugzündkerzen pro Tag, welche in der Hauptsache für Wright, Liberty und Hispano-Suiza-Motoren verwendet wurden. Kennzeichnend für die



Das bekannteste Richtungssignal ist der Pfeil.

Er läßt kein Mißverständnis aufkommen. Darum ist, wie bei dem „Contax", auch für den Zeiss-Winker die markante Pfeilform gewählt worden. Sie unterscheidet ihn von unzureichenden Punktsignalen, die leicht verwechselt oder gar übersehen werden können.

Durch solide und stabile Konstruktion ist der Zeiss-Winker allen Erschütterungen gewachsen. Seine elektromagnetische Betätigung garantiert für Zuverlässigkeit. Die schmale abgerundete Form des Winkergehäuses paßt zu den modernen Karosserien. Verlangen Sie bei Ihrem Fachhändler ausdrücklich den

ZEISS Winker

mit dem markanten Pfeil.

Preis pro Paar von 40,— M. an

Lieferung durch den Auto-Fachhandel

Ausführliche Druckschrift Zewe 367 kostenfrei durch Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.

Text: Aco g Kopfklischee: 8807

Digitized by Google

Tätigkeit dieses Büros ist, daß es vor 15 Jahren bereits eine leistungsfähige Zündkerze für Flugzeuge geschaffen hatte. Ein besonderer Triumph für die Gesellschaft war aber die Tatsache, daß sie die Zündkerze, die Lindbergh benutzte, bereits viele Jahre vorher in Voraussicht der kommenden Entwicklung geschaffen hatte.

Aber nicht nur bei der Zündkerzen-Fabrikation blieb die Gesellschaft stehen, sondern sie nahm die Fabrikation weiterer Zubehörteile auf. Die Erzeugung von Geschwindigkeitsmessern beträgt zurzeit täglich 12 000 Stück. Ferner werden hergestellt: Luftfilter, Oelfilter, deren Wert bereits allgemein anerkannt ist, so daß sie jetzt schon zur standesmäßigen Ausrüstung vieler Automobilmarken gehören; Benzinfilter, Thermostate, Oelmesser, Tachometer und Instrumentenbretter und neuerdings ein Fabrikat von großer Bedeutung — die Benzinpumpe. Hat doch schon nach verhältnismäßig kurzer Zeit die millionste Pumpe die Fabrik verlassen. Die Benzin-Pumpe, die bisher naturgemäß in der Hauptsache bei amerikanischen Marken standardmäßig verwendet wurde, findet neuerdings Eingang in die deutsche Automobilindustrie.

Interessant ist es, daß seit 1921 ein Tochterunternehmen, die Flint-Fayence-Kachel-Gesellschaft, die Kachel-Fabrikation aufgenommen hat, deren hochwertiges Erzeugnis in den Vereinigten Staaten, besonders in Wohnhäusern, Bürogebäuden, Ausstellungsräumen usw. Verwendung findet. Diese Fabrikation ist ein organischer Teil der Gesamterzeugung, denn die Zündkerzenherstellung hängt ja ohnehin mit der Porzellanindustrie zusammen.

Bild 2 zeigt, welchen Umfang dieses mit der Geschichte des Automobilbaues auf engste verknüpfte Unternehmen genommen hat, das außerdem Fabrikniederlassungen in England und Frankreich besitzt.

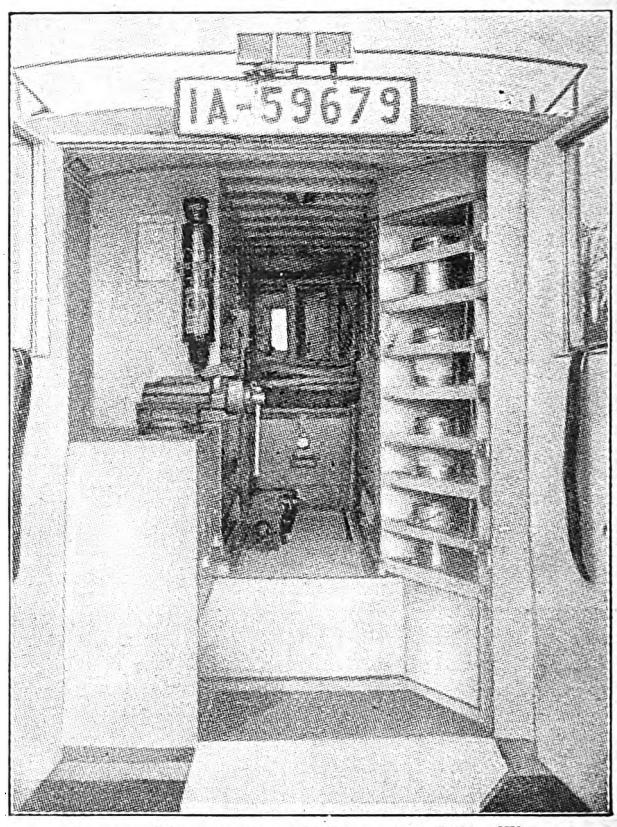
Olex-Autohilfe

Die „Olex" Deutsche Petroleum-Verkaufs-Gesellschaft läßt jetzt in ganz Deutschland ihre Olex-Autohilfe-Wagen laufen, die jedem Kraftfahrer auf der Landstraße kostenlos die erforderliche Hilfe leisten. Die Wagen sind mit je zwei gelernten Autoschlossern besetzt, führen Ersatz-

Olex-Autohilfe-Wagen

teile und vollständiges Werkzeug mit und sind auch imstande, falls Fahrzeuge infolge schwerer Schäden nicht wieder flott gemacht werden können, diese abzuschleppen. Die Mannschaften haben auch eine Heilgehilfen-Ausbildung erhalten und sind mit Verbandskasten ausgerüstet, so daß sie bei Unglücksfällen erste Hilfe leisten können.

Diese Einrichtung wird in den Kreisen der Automobilisten lebhaft begrüßt und in größtem Umfange gerne in Anspruch genommen. Während in der Haupt-Fahrsaison der größte Prozentsatz der Hilfesuchenden Herrenfahrer sind, so hat sich die Institution auch im Winter für Berufsfahrer bewährt. Gerade in dem diesjährigen Winter mit den vereisten Chausseen konnte, wie die Statistik ausweist, in etwa 30 Prozent aller Fälle die Inanspruchnahme solchen Personen- und Nutzfahrzeugen Hilfe geleistet werden, welche durch Schleudern in den Graben geraten waren oder einen ähnlichen Unfall erlitten hatten. Außenstehende werden sich mit Recht fragen, wie es



Innere Einrichtung des Olex-Autohilfe-Wagens

kommt, daß eine Betriebsstoff-Firma derartig große Aufwendungen für diese Zwecke macht. Die Erklärung hierfür liegt in den fortschrittlichen Einstellungen der Olex. Für eine erstklassige Betriebsstoff-Organisation kann es heute nun einmal nicht mehr genügen, lediglich ihre Pumpen an den Chausseen aufzubauen und die Pumpenhalter ganz auf sich selbst zu stellen. Das Personal der Pumpenhalter muß angelernt werden, die Pumpanlagen ständig zu revidieren, und es ist dafür zu sorgen, daß grundsätzlich an jeder Pumpe für den Automobilisten kostenlos Werkzeuge, Kühlwasser und Luftpumpe, Landkarte usw. zur Verfügung stehen. Für solche Bequemlichkeiten sorgt die „Olex" bei ihren Tankhäusern in weitem Maße. Bei den ständigen Patrouillenfahrten in dem ihm zugewiesenen Bezirk sorgt jeder Olex-Autohilfe-Wagen durch Revision der Pumpen und des Personals dafür, daß für die Bequemlichkeit der Automobilisten das Erdenklichste geschieht. Während sich vor zehn Jahren noch jeder Automobilist beleidigt gefühlt hätte, wenn ein Tankwart ihm kleine Ratschläge erteilt hätte, so sind die Auffassungen vom Kundendienst heutzutage ganz anders geworden. Jeder Automobilist wird es angenehm empfinden, wenn der Tankwart beiläufig mit dem Druckmesser den Reifendruck des Ersatzreifens prüft, den Oelmeßstab herauszieht, um sich vom richtigen Oelstand zu überzeugen, sich um das Kühlwasser kümmert, unaufgefordert dem Fahrer die bestaubte Stirnscheibe sauber wischt und sich durch ähnliche kleine Gefällig-

Digitized by Google

keiten nützlich macht. In diesem Sinne das Tankpersonal zu erziehen, ist die andere Aufgabe der Olex-Autohilfe-Wagen. *1516*

„GF"-Simplex-Räder in Amerika

Es ist kennzeichnend, daß die neuerdings von verschiedenen Firmen wie Büssing, Daimler, Magirus usw. nach Amerika exportierten Großfahrzeuge für verschiedenste Verwendungszwecke mit Vorliebe mit „GF"-Simplex-Rädern ausgestattet werden. Für solche Pionierfahrzeuge europäischer Fabrikation im Lande der hochentwickelten Automobilindustrie sind naturgemäß absolut zuverlässige und betriebssichere Räder von großer Wichtigkeit, welche Eigenschaften anerkanntermaßen charakteristisch sind für die „GF"-Simplex-Räder der A.-G. der Eisen- und Stahlwerke vorm. Georg Fischer, Singen (Baden). *1517*

Framo-Transportwagen für Japan

Wie wir hören, ist es der Firma Metallwerke Frankenberg in Frankenberg gelungen, einen großen japanischen Auftrag auf die von der genannten Firma hergestellten Transport-Dreiradwagen hereinzuholen. — Dies ist um so erfreulicher, da England und Amerika die größten Anstrengungen machen, den Export nach dem Osten für sich zu sichern.

Ueber die hochstehende Qualität der Framo-Transportwagen braucht nicht viel gesagt zu werden, denn diese ist ja allgemein bekannt. So ist es auch fast selbstverständlich, daß bei der Herstellung dieser Fahrzeuge nur hervorragende deutsche Qualitätsfabrikate verwendet wurden. Selbst die zur Kraftübertragung nötigen Ketten sind deutsch. Es sind dies DPK-Ketten. Die Bereifung besteht aus Continental-Ballonreifen, während als Beleuchtung die Fenag-Beleuchtung erwählt wurde.

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

PUCH

PUCH-Motorräder

die beliebtesten und bewährtesten

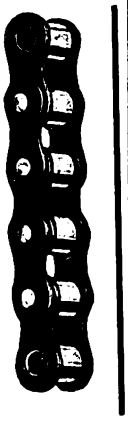
steuerfreien und führerscheinfreien

Maschinen. Der genial konstruierte Doppelkolbenmotor in Verbindung mit der unerreicht einfachen und wirkungssicheren Zweigangnabe (kupplungsloses Schalten) machen die Maschine zu einem Wunderwerk der Motorbautechnik.

Preis Mk. 725.— verzollt ab Passau
Mit kompletter Boschlichtanlage
nur Mk. 813.50

PUCH-WERKE AKTIENGESELLSCHAFT

Zweigniederlassung Passau



AUTOK

AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit, sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Beförderung auf der Straße in den Vereinigten Staaten.** Mod. Trpt., 13. April 1929, S. 22. Beschreibung eines Unternehmens, das Lastkraftwagen vermietet. Kostenberechnung. Unterhaltung der Wagen usw.

IIa. **Leichte Dieselmotoren für Kraftwagen und Flugzeuge.** Delanghe. Gén. civ., 23. März 1929, S. 277. Umfassende Arbeit über die Entwicklung der letzten Zeit; Schwierigkeiten bei der Verwendung von Schweröl. Einbringen des explosiven Gemisches in den Zylinder. Beschreibung verschiedener Motorbauarten, Saurer, Peugeot-Junkers.

IIa. **Versuche mit Kraftwagenmotoren.** Engg., 11. Januar 1929, S. 37. Beschreibung von Versuchen mit einem 6-Zylinder-Durant-Motor in der Universität Toronto. Versuche mit verschiedenen Betriebsstoffen, verschiedenen Mischungen. Einfluß der Wärme des Kühlwassers.

IIe. **Selbsttätige Schmierung der Kraftwagen.** R. R. La Nature, 1. Januar 1929, S. 29. Beschreibung der Schmierung Alcyl.

IIf. **Veränderte Fahrgestelle überwiegen auf der New Yorker Ausstellung.** Heldt. Aut.-Ind., 12. Januar 1929, S. 56. Beschreibung von Fahrgestellen und Einzelheiten.

IIf 3. **Verjüngungskuren für Autoreifen.** Motzschrft., Februar 1929, S. 74. Niedrige Reifenpreise in Frankreich lassen Neugummieren nicht mehr lohnend erscheinen, für Deutschland wird Aufvulkanisieren einer neuen Lauffläche empfohlen.

IIf 3. **Beitrag zur Reifenfrage für schwere Fahrzeuge.** Eberhard. Motzschrft., Februar 1929, S. 76. Beschreibung des Reifens Bauart Gollert.

IIg. **Ganzmetall-Omnibus.** Swallow. Mod. Trpt., 27. April 1929, S. 18. Wichtige bauliche Einzelheiten, Federn, Fußboden, Türen. Stahl für Tragteile des Aufbaus, Aluminiumbleche.

IIh. **Schleuderschutz Houdaille.** Laville. PL, 15. Januar 1929, S. 37. Grundlagen, Beschreibung der Bauart.

IIh. **Ueberwachung der Geschwindigkeit bei Geschäftswagen.** Mantin. PL, 15. Januar 1929, S. 43. Beschreibung verschiedener Geschwindigkeitsmesser.

IIi. **Der neue Zündapp-Rahmen aus Gesenkschmiedestücken.** Ganz. Motzschrft., Februar 1929, S. 70. Motorradrahmen muß dreidimensional sein. Genau kalibrierte Rohre sind nötig.

IIk. **Das Prüffeld-Auto der Städtischen Straßenbahnen München.** v. Clarmann. Verktechn., 8. März 1929, S. 156. Sonderwagen für den Störungstrupp mit allen Einrichtungen zur Feststellung von Schäden an der elektrischen Ausrüstung der Straßenbahnwagen.

IIk. **Elektrisch angetriebene Fahrzeuge für den Postdienst.** Mod. Trpt., 13. April 1929. S. 28. Die englische Postverwaltung hat, durch die Vorgänge in Deutschland angeregt, eine Anzahl leichter Lastwagen (1-Tonner und 1,25-Tonner) zur Beförderung von Briefen und Paketen beschafft. Beschreibung der Bauart.

IIIa. **Internationale Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs.** Rösel. Verktechn., 21. Dezember 1928, S. 941. Ständiger Ausschuß für Straßenverkehr des Völkerbundes. Vorentwurf für internationale Vereinbarungen.

IIIc. **Schlafwagenverkehr zwischen Cleveland und New York.** Bus Transp., April 1929, S. 195. Schlafwagenbetrieb mit Omnibussen zwischen Cleveland und New York. Fahrtdauer 24 Stunden.

IIIc. **Die Kippgefahr bei Autoomnibussen.** Günther. Waggon- u. Lokbau, 2. Mai 1929, S. 139. Die Kippgefahr wird im allgemeinen überschätzt. Neuere Bauweisen vermindern sie.

IIIe. **Versuche mit Ersatzbrennstoffen in Italien und England.** Mantin. PL, 15. Januar 1929, S. 56. Italienisches Bestreben, einheimische Kraftstoffe zu verbrauchen. Englische Versuche mit Verwendung von Agavenabfällen zur Gaserzeugung.

IVb. **Sonderarbeiten werden jetzt auf Maschinen der üblichen Bauart ausgeführt.** Stillmann. Aut.-Ind., 17. November 1928, S. 695. Man ist bemüht, ältere Maschinen auch bei neu auftretenden Aufgaben zu verwenden. Beispiele.

IVb. **Elektrisches Schweißen wird wertvolle Hilfe.** Heldt. Aut.-Ind., 17. November 1928, S. 707. Es stellen sich dauernd neue Möglichkeiten für die Anwendung des Schweißverfahrens heraus. Beispiele.

IVe. **Vollständige Ueberholung eines Omnibusses in 63¼ Arbeitsstunden.** Theisinger. Bus Transp., April 1929, S. 198. Vollständige Ueberholung eines Omnibusses, im wesentlichen im Austauschverfahren, dauert in einer Werkstatt der New England Transportation Co. 7 Stunden 40 Minuten und nimmt 63¼ Arbeitsstunden in Anspruch.

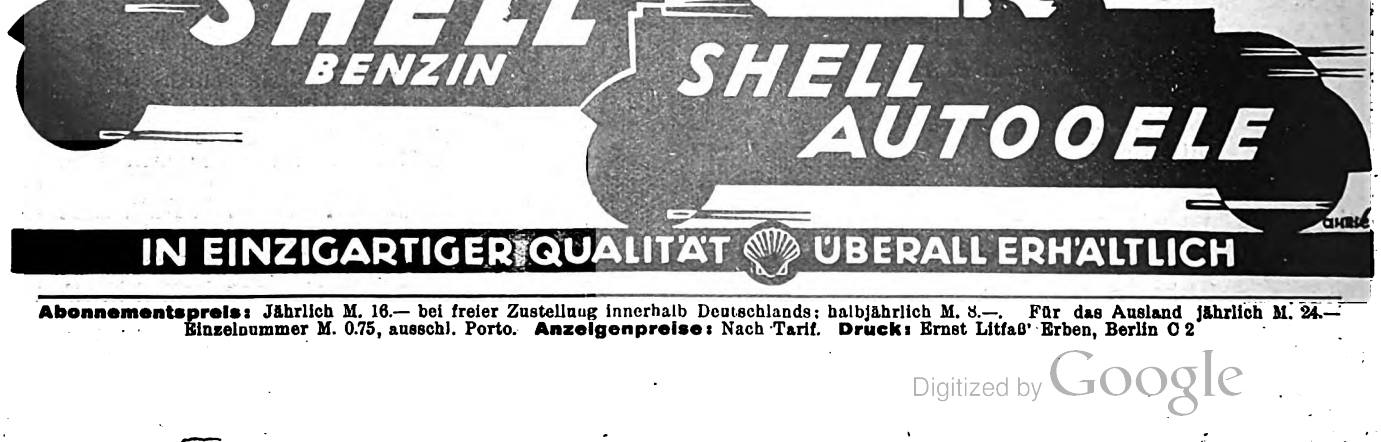
V. **80 000 Dollar jährlich erspart durch höhere Miete.** Noonan. Bus Transp., April 1929, S. 181. Eine Omnibusgesellschaft in Pittsburgh erspart durch eine Garage im Geschäftsviertel soviel Leerlauf, daß die hohe Miete eine Ersparnis bedeutet.

VI. **Die 22. Kraftwagenausstellung in Brüssel.** Blockouse. PL, 15. Januar 1929, S. 47. Beschreibung einiger nichtbelgischen Motoren und Fahrzeuge.

VII. **Die Anpassung der Decken des französischen Staatsstraßennetzes an den neuzeitlichen Verkehr.** Hentrich. Verktechn., 8. Februar 1929, S. 93. Umfangreiche Anwendung der Oberflächenteerung. Gesamtverbrauch an Teer. Ersatzstoffe.

VII. **Bauliche Anforderungen an die neuzeitliche Straße.** Bressey. Mod. Trpt., 9. März 1929, S. 66. Planmäßige Forschung. Einheitliche Vorschriften für den Bau von Straßen. Verkehrszählungen. Versuchsstraßen. Versuche im Prüffeld.

VII. **Die Verkehrsleistung einer Wagenspur im Straßenverkehr.** Weniger. Verktechn., 15. März 1929, S. 169. Würdigung verschiedener Untersuchungen über die Leistungsfähigkeit einer Straße; eigene Beobachtungen des Verfassers.



Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75, ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

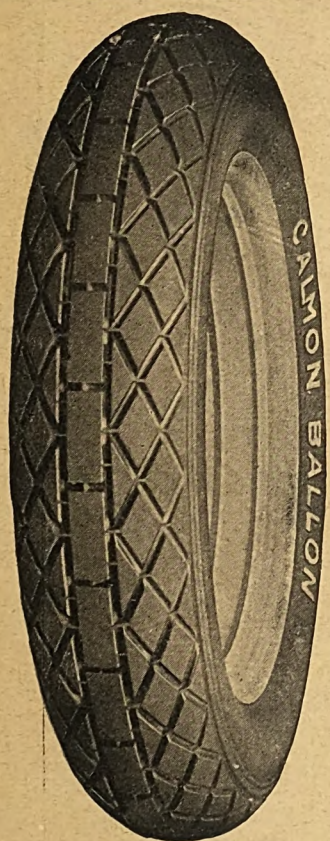
Digitized by Google

JUL 14 29

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS



CALMON
Reifen

der Reifen
für stärkste
Beanspruchung!

DR. ERNST VALENTIN VERLAG
BERLIN-FRIEDENAU 1
SPONHOLZSTR. 7

Heft 12. XXXI. Jahrg. Berlin, 15. Juni 1929

Digitized by Google

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Heft 12 **Berlin, 15. Juni 1929** **31. Jahrg.**

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I.

Schriftleitung für den amtlichen Teil: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des M. M. V., Berlin.

„ für den nichtamtlichen Teil: St. M. Zentzytzki, Berlin.

Erscheinungsweise: 24 mal im Jahre.

Bezugspreise: jährlich RM. 16,— bei freier Zustellung durch die Post. Ausland jährlich RM. 24,—.

Anzeigenpreise: 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt.

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7

Telegramm-Adresse: Valentinverlag, Berlin. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 und 9544. Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins		WALTER RENNER, Das unverwüstliche Auto	Seite 242
Gesellschaftsfahrt des M. M. V. nach Wendisch-Buchholz	Seite 237	Zukünftiges Bauen	„ 244
Große Berliner Kunstausstellung	„ 238	Verkehrs-ABC für Groß-Berlin	„ 245
Irreführende und verbotene Namensbezeichnung des M. K. V.	„ 238	22 Nennungen zum Großen Preis der Nationen	„ 249
Automobilreisen ins Ausland	„ 238	Wer ist wo?	„ 249
Geöffnete Pässe	„ 248	HEINZ STRAKELE, Automobilindustrie und Kraftwagenabsatz in Oesterreich	„ 250
Vollgummi-Reifen	„ 248	Firmenberichte	„ 252
Die Spitzenverbände für Erleichterung der Führerausbildung	„ 248	Mitteilungen aus der Industrie	„ 254
Internationale Alpenfahrt 1929	„ 248	Fachliteratur	„ 256
THEO ROCKENFELLER, Spreewaldfahrt	„ 239		

Amtliche Mitteilungen

des

Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407

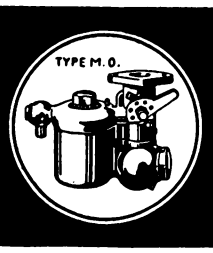
Gesellschaftsfahrt des M. M. V. nach Wendisch-Buchholz

Am Sonntag, den 26. Mai 1929, veranstaltete der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein für seine Berliner Mitglieder seine erste diesjährige Gesellschaftsfahrt mit anschließendem Geschicklichkeitswettbewerb. Bei schönstem Sommerwetter hatten sich um 11 Uhr am Startplatz auf der Rudower Chaussee neunundzwanzig Wagen zur gemeinsamen Fahrt eingefunden.

Nach Eintreffen aller Wagen in Wendisch-Buchholz fand im Klub-Hotel „Deutsches Haus" ein gemeinsames Mittagessen statt. Nach der leiblichen Stärkung wurden die Wettbewerber durch den technischen Leiter der Geschicklichkeitsprüfung, Herrn Ingenieur Hamann, zum Turnierplatz neben dem Schützenhaus geführt. An dem Wettbewerb nahmen 1 Dame und 16 Herren teil. Ihrer harrten sehr geschickt ausgewählte Uebungen, nach deren Bekanntgabe der Wettbewerb um 2^{15} Uhr begann.

Als Erster fuhr Herr Redakteur Böhmer auf Dixi. Das etwas sandige Gelände bot manchem Fahrer recht viel Schwierigkeiten, so daß teilweise die Bestzeit stark überschritten wurde. In der Bestzeit fuhr Herr Geheimrat Dr. Valentin auf 8/40 Wanderer, und zwar in 4 Min. 20 Sek. Da Herr Geheimrat Valentin auch nur wenig Strafpunkte bei den Uebungen erhielt, wurde er erster Sieger. Zweiter wurde Herr Curt Holländer auf 10/45 Adler in 4 Min. 55 Sek.; Dritter Herr Kaufmann (der Sohn des Präsidenten des M. M. V.) auf 10/50 Wanderer in der gleichen Zeit. Das Ergebnis des Wettbewerbs war folgendes:

1. Geh.-R. Dr. Valentin (Wanderer) mit 2 Gutpunkten
2. Holländer (Adler) „ 4 Strafpunkten
3. Kaufmann (Wanderer) „ 7 Strafpunkten
4. Dr. Kes (Wanderer) „ 8 Strafpunkten
5. Mier (NSU.) „ 12 Strafpunkten
6. Böhmer (Dixi) „ 13 Strafpunkten
7. Lewandowski (Essex) „ 14 Strafpunkten
8. Engert (Chevrolet) mit 17 Strafpunkten
9. von der Marwitz (Chrysler) „ 20 Strafpunkten
10. Meister
11. Solmitz
12. Schaack
13. von Saft
14. Zoellner
15. Stange
16. Frau Dr. Hermann
17. Rupp



SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

Nach Beendignng des Wettbewerbs begaben sich alle Teilnehmer zum Schützenhaus, in welchem bei gemeinsamer Kaffeetafel die Bekanntgabe der Sieger erfolgte. Die von Mitgliedern des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins freundlichst gestifteten Preise wurden durch die Gattin des in Amerika weilenden Präsidenten Herrn Generaldirektor Kaufmann überreicht.

Zusatzpreise erhielten:

Herr Geheimrat Dr. Valentin für den besten deutschen Wagen,
Frau Dr. Hermann einen Damenpreis,
Herr Lewandowski als jüngster Fahrer,
Herr Holländer und Herr Böhmer für strafpunktfreies Erledigen der einzelnen Uebungen.

Diese in allen Teilen harmonisch verlaufene Veranstaltung wurde nicht nur von den Mitgliedern freudig begrüßt, sondern erweckte auch den allgemeinen Wunsch nach baldiger Wiederholung.

Große Berliner Kunstausstellung

Die durch das Kartell der Vereinigten Verbände Bildender Künstler Berlins, e. V., veranstaltete Ausstellung im Schloß Bellevue gewährt Mitgliedern des M. M. V. auf Vorzeigen der Mitgliedskarte eine Ermäßigung des Eintrittspreises auf RM. 0,50. Die Ausstellung ist bis 15. August 1929, täglich von 9—19 Uhr, geöffnet.

Irreführende und verbotene Namensbezeichnung des M. K. V.

Der vor kurzem ins Leben gerufene Mitteleuropäische Kraftfahrer-Verband, vor welchem wir an dieser Stelle schon mehrmals anläßlich unserer Klage auf Unterlassung des irreführenden Namensbestandteils „Mitteleuropäischer" unsere Mitglieder gewarnt haben, fährt fort, unter dieser widerrechtlichen Firmierung nichtorientierte Automobilisten anzuwerben und zu Beitragszahlungen zu veranlassen.

Dieser neue Verband, dessen Name dazu angetan ist, Verwechslungen mit dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein, dem ältesten deutschen Automobil-Verein, herbeizuführen, ist bereits zweimal zu einer Geldstrafe von 500 und 2000 RM. verurteilt worden. Nunmehr ist das alleinige Vorstandsmitglied dieses Unternehmens, der Kaufmann Ernst Piehler, laut Beschluß des Landgerichts I, Berlin, zu einer Haftstrafe von 2 Wochen verurteilt worden.

Automobilreisen ins Ausland

Polen

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß wegen der Regelung eines polnischen Triptyque Schwierigkeiten deswegen entstehen, daß die Löschung nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Triptyque vorgenommen worden ist. Wir bitten deshalb die Inhaber polnischer Triptyques dringend, die Löschung ihres Triptyque stets vor Ablauf der Gültigkeitsdauer vornehmen zu lassen. Sollte dies aus einem besonderen Grund unmöglich sein, so ist das Triptyque an uns einzusenden, worauf wir die Löschung bei den zuständigen Behörden beantragen werden, vorausgesetzt, daß die Reihe der zollamtlichen Eintragungen auf der Rückseite des Blattes 2 mit einem vorläufigen Austrittsvermerk abschließen. Bei Vorführung des Wagens nach Ablauf der Gültigkeitsdauer des Triptyque bei einem polnischen Grenzzollamt nehmen die Zollbehörden in Warschau an, der endgültige Austritt des fraglichen Fahrzeuges sei erst nach Ablauf der Gültigkeitsdauer erfolgt. Deshalb wird der polnische Einfuhrzoll verlangt und muß von dem Triptyqueinhaber dann auch bezahlt werden.

Längere Gültigkeitsdauer für polnische Triptyques

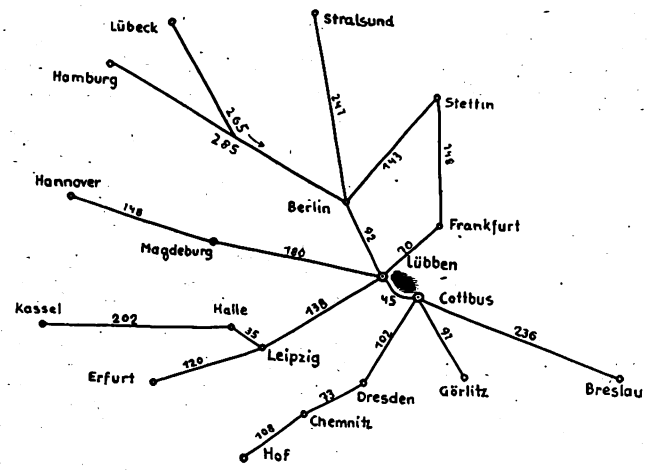
Eine besondere Erschwerung des Automobilverkehrs nach und durch Polen bestand bisher darin, daß die polnischen Grenzpassierscheine nur drei Monate Gültigkeit hatten und nach Ablauf dieser Frist ein neues Triptyque beantragt werden mußte. Erfreulicherweise ist es nun gelungen, hierin eine durchgreifende Aenderung herbeizuführen. In Anpassung an die Gepflogenheiten der übrigen Länder haben daher alle ab 14. Mai 1929 ausgestellten polnischen Grenzpassierscheine 12 Monate Gültigkeitsdauer. Auch Grenzpassierscheinhefte (Carnets) berechtigen künftig zu einem einjährigen Aufenthalt auch in Polen.

(Weitere Mitteilungen des M. M. V. siehe S. 248)

Mitglieder des M. M. V.!

Denkt an den Ablauf eurer Versicherungen!
Benutzt die kostenlose Beratung und
vorteilhafte Versicherung des Mitteleuropäischen
Motorwagen-Vereins.

Digitized by Google



Wie kommt man zum Spreewald?

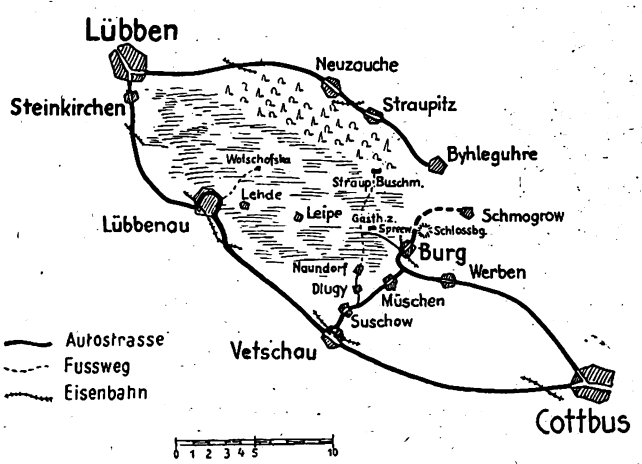
Spreewaldfahrt

Von THEO ROCKENFELLER

Vor 200 Jahren hatte der Spreewald das Aussehen eines wilden Urwaldes, aber die immer mehr eindringende Kultur hat den Baumbestand derart gelichtet, daß heute nur noch von einer wasserreichen Wiesenlandschaft gesprochen werden kann. Der eigentliche Wald nimmt nur noch den fünften Teil des ganzen Gebietes ein und befindet sich im Norden in der Gegend von Neu-Zauche und Straupitz.

Der Spreewald gliedert sich in den oberen und unteren Spreewald. Für uns kommt aber nur der Ober-Spreewald in Frage, da durch den Unter-Spreewald nur eine einzige Straße, die übrigens für Autos verboten ist, führt, auf der man in wenigen Minuten durch die ganze Niederung hindurch ist. Der Ober-Spreewald, der in dem Dreieck Lübenau, Burg und Vetschau am ursprünglichsten zum Ausdruck kommt, besteht aus etwa 300 einzelnen Wasseradern und Rinnsalen. Das ganze Gebiet steht vom Herbst bis zum Frühjahr unter Wasser, und aus den endlosen Seen ragen nur Häuser und Bäume hervor. Wollen wir eine Autofahrt durch den Spreewald unternehmen, so werden wir nicht alle landschaftlichen Schönheiten dieses Gebietes vom Wagen aus genießen können; dazu gehört vielmehr ein Kanu oder ein Faltboot, das wir auf der Gepäckbrücke mitnehmen können. Aber auch derjenige Autofahrer, der ohne Faltboot zum Spreewald kommt — und das werden wohl die meisten sein —, kann trotzdem vom Wasser aus den Spreewald kennenlernen, da er überall einen Kahn mit Fährmann zu festgesetzten Tarifen mieten kann. Chausseen, die man mit dem Wagen befahren kann, sind die Staatsstraßen Lübben—Lübbenau—Vetschau—Cottbus, ferner Lübben—Straupitz—Byhleguhre und als einzige Straße, die quer durch den Spreewald führt, diejenige von Vetschau über Suschow und Müschen nach Burg.

Wenn wir unsere Fahrt in Lübben beginnen und die bereits im Jahre 1007 erwähnte Stadt verlassen, treffen wir jenseits der Spree auf einem zu dem Vorort Steinkirchen gehörenden Burglehen einen guterhaltenen, alten slawischen Rundwall, der in Sumpf und Wasser auf künstlicher Grundlage angelegt wurde. Hier saßen damals die Burggrafen, die Beherrscher des Spreewaldes. Die Bewohner von Lübben und der übrigen Spreewaldstädte leben von sauren Gurken und Touristen; die ersteren werden ausgeführt und die letzteren eingeführt. Fahren wir weiter durch Steinkirchen hindurch, so bemerken wir zur linken Seite der Straße endlose Gänseherden, die oft den Wiesen den Charakter einer Schneelandschaft geben. Von Steinkirchen fährt man in südlicher Richtung über Ragow und Krimnitz nach Lübbenau. Die

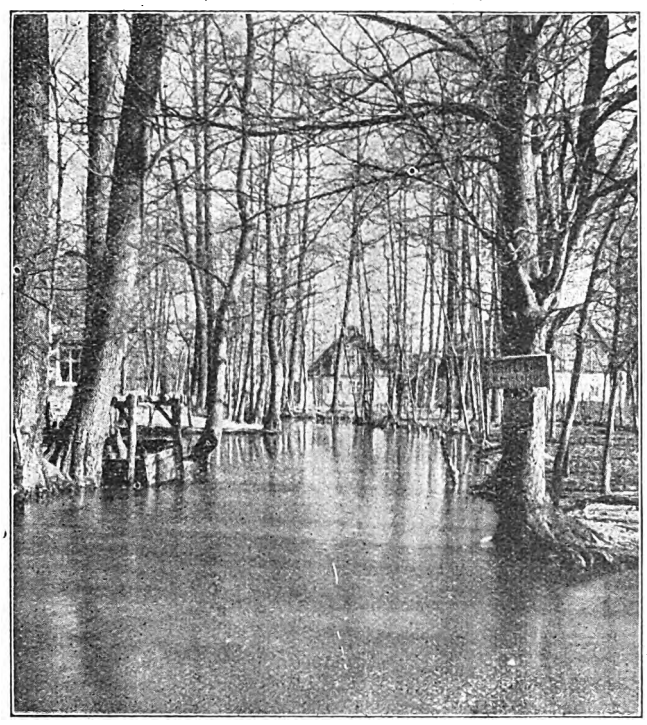


Fahrwege im Spreewald

Straße führt teilweise durch herrlichen Hochwald, und dauernd haben wir zur Linken in der Ferne das saftig-grüne Gebiet des Spreewaldes. Lübbenau hat sich ganz und gar auf die eben erwähnten Gurken und Touristen eingestellt. Im gleichen Geschäft werden neben Gurken und Mohrrüben oder Zwiebeln Spreewald-Andenken verkauft; jeder Laden, den man betritt, ist also auf jeden Fall der richtige. Verläßt man ihn nicht mit einer Spreewaldpuppe im Arm, dann hat man wenigstens eine saure Gurke in der Hand. In Lübbenau gibt es mehrere Photographen, bei denen man sich „in Tracht" in oder am Wagen photographieren lassen kann. Für die Damen bemerken, wir, daß man im Spreewald kniefreie Röcke noch nicht kennt.

Eine Wendin im Sonntagsstaat

Digitized by Google



„Straßen"-Abzweigung im Dorf Lehde

Die Fährleute im Spreewald haben eine amtliche Taxe und man tut gut, etwas in diese hineinzuschauen, um nicht übervorteilt zu werden. (Sie wissen doch: Die Automobilisten haben soooviel Geld!) An den Landungsplätzen in Lübbenau und Burg sieht man Dutzende flacher Kähne im Wasser schaukeln; jedes Boot trägt eine kunstvoll verzierte Bank mit schön geschwungener Lehne. Nach der Aufforderung eines der vielen hier herumstehenden Schiffer steigt man ein; man wird sich natürlich vorher einen kleinen Plan zurechtgelegt haben, was man zu besuchen gedenkt. Von Lübbenau aus kann man eine nicht allzulange Tour machen, die die malerischsten Teile des Spreewaldes berührt und dem Besucher ein umfassendes Bild der ganzen Gegend gibt. Das ist die Kahnfahrt von Lübbenau zum Lagunendorf Lehde und von dort zur Wirtschaft Wotschofska, wo man den Hochwald des Spreewaldes kennengelernt. Dann geht's wieder zurück nach Lübbenau. Die ganze Tour dauert etwa 3 Stunden.

Da es jetzt im Frühling im Spreewald noch manchmal kühl ist, hat der Schiffer trockenes Heu auf den Boden des Kahnes gelegt, in das wir die Füße stecken. Und dann stakt er los. Beim Vorbeigleiten zeigt er links auf das Schloß des Grafen Lynar, von dem man erfährt, daß dessen Vorfahren vor langer Zeit aus Italien eingewandert sind und daß ihm fast der ganze Spreewald gehört. Unser Fährmann muß auch jeden Ersten an den Grafen seine Pacht bezahlen. Lübbenau entschwindet immer mehr; hin und wieder sieht man beiderseits am Ufer Gehöfte liegen, einzeln und weit verstreut: das sind die Lübbenauer Kaupen. Die Stange, mit der unser Fährmann den Kahn weiterstößt, ist sicher drei Meter lang. Sie verschwindet manchmal bis zum Knauf im Wasser. Also muß es hier sehr tief sein. Durch das kalte Wasser frieren dem Mann die Hände. Er hat keine Handschuhe; die Bevölkerung ist hier ärmlich und anspruchslos.

Wir kreuzen einen kleinen Kahn, den eine Frau weiterstakt. Sie hat Gras von der Wiese geholt, nasses Gras. Das war eine richtige Wendin, sagt unser Schiffer, und die Wenden haben im Spreewald Sprache und Tracht bis auf den heutigen Tag behalten. Alltags sieht man die Mädchen in schwarzer Arbeitskleidung; aber Sonntags, wenn die Tanzvergnügen sind, und die Burschen frei haben, dann macht sich die Wendin schön. In ihrer bunten Tracht geht sie in die Kirche, wo oft noch heute wendischer Gottesdienst abgehalten wird. Trifft man aber mal Sonntags in Lübbenau oder in Burg oder in einem Kahn eine dicke, ältere Dame mit Brillanten, in wendischer Tracht, dann ist das — Frau Kommerzienrat Meyer aus Berlin, die sich das Kostüm beim Photographen gepumpt hat und sich in diesem Staat photographieren läßt.

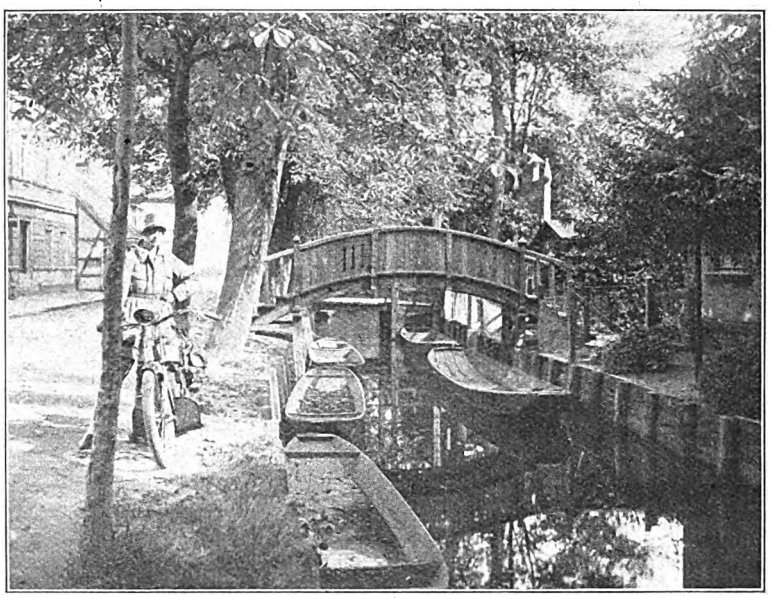
Allmählich sind wir nach Lehde gekommen, einem der beiden Lagunendörfer, deren anderes Leipe heißt, noch eine Stunde weiter entfernt liegt und lange nicht so hübsch ist wie Lehde. Gleich bei der Einfahrt ins Dorf interessiert uns alte Motorsportler das an einem Baum genagelte Ortsschild: Dorf Lehde, Kreis Calau. Vergeblich suchen wir nach dem lieben, bekannten „Fahrt vorsichtig"; denn das ist hier nicht nötig. Wir sind hier in einem — ich möchte sagen — in dem einzigen (außer Leipe) Dorfe Deutschlands, in dem noch nie der dumpfe Ton eines Auspuffs gehört wurde; die glücklichen Bewohner haben hier noch nie Auspuffgase gerochen. Hier ist noch nie ein Auto gewesen. Wie sollte es auch herkommen! Unser Führer erzählt von mehreren erfolglosen Versuchen, mit dem Auto auf der Eisdecke vorzustoßen. Mitten in Lehde legen wir an und besuchen den Gasthof. Es gibt nämlich nur einen einzigen hier und das ist der Gasthof „Zum fröhlichen Hecht", weit über die Grenzen Deutschlands bekannt. Im „Fröhlichen Hecht" muß man Hecht mit Spreewaldsauce, das Nationalgericht des Spreewaldes, gegessen haben, sonst war man nicht richtig im Spreewald. Haben wir weniger Zeit, so trinken wir in der Gaststube einen Kognak und wandern durch die Säle, die voll sind von Kunstfertigkeiten der Spreewälder, von Gemälden und kleinen Modellhäuschen. Einige Säle sind ganz im wendischen Stile eingerichtet. Neben dem Gasthof durch eine der typischen hohen Spree-

Hochwald am Gasthof Wotschofska

Digitized by Google

waldbrücken getrennt, liegt das Logierhaus, wo man übernachten kann. Im Frühling mag das sehr nett und schön sein, freundlich und sympathisch, im Sommer gibt es hier aber so unglaublich viele Mücken, daß man sich einen Besuch des Spreewaldes im Juli oder August reichlich überlegen sollte. An unserem Gasthof sehen wir übrigens einen uralten Einbaum liegen, einen jeder Urkähne, die aus einem einzigen Baum geschnitzt wurden und auf denen die Ureinwohner des Spreewaldes fuhren.

Hin und wieder gleitet draußen auf dem Wasser ein anderer Kahn mit neugierigen Fremden vorbei, und mancher Kollege in der Lederjacke erinnert daran, daß wohl jetzt unser in Lübbenau am Hafen stehender Wagen Gesellschaft bekommen hat. Bei der Weiterfahrt durch das Dörfchen Lehde macht uns unser Führer auf eine Straßenkreuzung aufmerksam, an der allerhand Verkehr herrscht; das hört sich ulkig an, in Wirklichkeit sind es aber mehrere Wasserstraßen, die sich hier

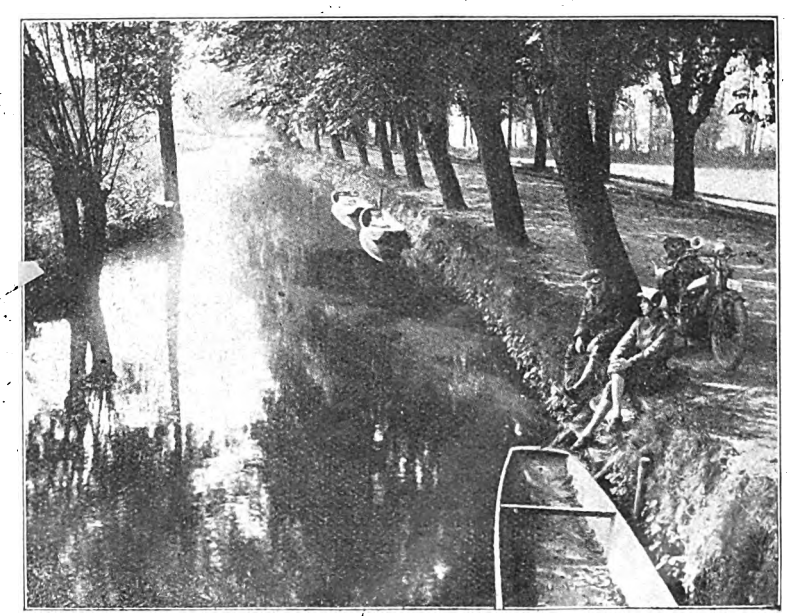


Lübbenau: Am Graben

Lübbenauer Kaupen

vereinigen. Ein Augenblick Aufenthalt zeigt uns so recht den ureigensten Spreewald: Da kommt der Postbote angestakt, während drüben ein Mann seine Tochter mit einem Koffer zum nächsten Bahnhof, wahrscheinlich Lübbenau, stakt. Das Töchterchen soll sicher irgendwo im Berliner Westen Amme spielen. Drüben am Gehöft versuchen zwei Frauen, ihre Kuh, ihr einziges Gut, im Kahn zu verstauen. Zwischendurch gleiten wieder einige Fremde vorbei, denen ihr Führer die Gegend erklärt.

Nach der Landung vertauschen wir die Holzbank des Kahnes mit dem Polster unseres Wagens, und bald treffen wir wieder unsere alte Chaussee, die wir in Richtung V e t s c h a u weiter verfolgen. Wieder haben wir zur Linken die endlosen Wiesen des Spreewaldes. Kurz vor Vetschau treffen wir, von rechts kommend, die Straße von Calau, wo die meisten „Calauer" geboren werden. Vetschau selbst ist eine uralte wendische Siedlung mit einem alten Schlosse. Gleich hinter dem Markte verlassen wir unsere bisherige Straße und biegen scharf links ein, indem wir dem Wegweiser „Burg" folgen. Bald erreichen wir das echte Wendendorf S u s c h o w. Kurz hinter dem Dorf gabelt sich die Straße. In Müschen müssen wir stark links ab, und bald sind wir in B u r g. Nur ein Drittel der Einwohner dieses Städtchens wohnt im eigentlichen Dorfe; alle übrigen wohnen in Gehöften, die weit im Spreewalde verstreut liegen und die unter dem Namen „Burg Kolonie" und „Burg Kauper" zusammengefaßt werden. Nahe dem Friedhofe befindet sich ein Gräberfeld, das der ausgehenden Bronzezeit angehört. In der 1799 erbauten Kirche wurde bis vor kurzem zweimal des Sonntags gepredigt; wendisch und deutsch. Der Gottesdienst, der von 9 bis 10½ Uhr dauert, ist als sogenannter „Burger Kirchgang" berühmt geworden; zu ihm erscheinen die Wendinnen in ihrer farbenfrohen Nationaltracht.



Lübbenau: Am Graben

Digitized by Google

Fahren wir über Burg hinaus, so treffen wir bald das alte Nationalheiligtum der Wenden, den sagenumwobenen Schloßberg. Der Schloßberg ist etwa zehn Meter hoch und auf ihm wurde 1915 ein achtundzwanzig Meter hoher Aussichtsturm errichtet. Auf der Weiterfahrt erreichen wir schließlich Schmogrow, wo sich unsere Chaussee verliert. Aber man fahre nicht über den Schloßberg hinaus!

Das nördliche Gebiet des Spreewaldes ist besonders durch seine großen Forsten interessant. Man erreicht es auf sehr guter Chaussee von Lübben aus in östlicher Richtung über Neu-Zauche und Straupitz; man kann auch bis Byhleguhre weiterfahren und von diesen drei Orten aus einen Vorstoß in das Waldgebiet des Spreewaldes machen. Aber auch hier immer wieder nur unter der Voraussetzung völlig trockenen Wetters. Nach Regenfällen oder in einem feuchten Sommer verwandeln sich die Fußpfade im Augenblick in Sumpf und Morast, wo jedes Fahrzeug unweigerlich stecken bleiben würde. Wenn man sogar mit dem Fuß in diesen Modder hineintritt, passiert es von 100 Fällen 99 mal, daß der Schuh drin sitzenbleibt. Daß der geringste Regenfall einen derartigen Einfluß auf die Beschaffenheit der Wege hat, kommt daher, weil der Grundwasserspiegel im Spreewald fast auf der gleichen Höhe liegt wie die Erdoberfläche; beim geringsten Regenfall steigt dieser Grundwasserspiegel und überschwemmt alles im Nu.

Das Städtchen Burg bietet immer noch die meisten Möglichkeiten, mit einem Fahrzeuge auf dem Landwege bis ins Innere des Spreewaldes vorzudringen; sollte wegen des Zustandes dieser Wege zweiter Klasse ein Fortkommen zweifelhaft erscheinen, so verzichte man lieber darauf und stelle den Wagen in einer Garage unter oder auf dem offiziellen Parkplatz, der sich an der Kirche, mitten im Dorfe, befindet. Burg hat einen großen Hafen an der Mühlspree, und auch von hier aus kann man den ganzen Spreewald mit dem Kahn befahren. In allen Gasthöfen bekommt man auch hier das Spreewälder Nationalgericht: Hecht mit Spreewaldsauce.

Sollten Sie aber erst im Sommer den Spreewald besuchen wollen, dann beherzigen Sie meine Mahnung: Denken Sie an den Salmiak; denn Mücken in solcher Zahl und von solcher Gefräßigkeit gibt es eben nur im Spreewald. *1459*

Das *unverwüstliche* Auto

ERZÄHLUNG VON WALTER RENNER

Direktor Heißmann hätte damals, als er sich das Auto kaufte, auch nicht gedacht, daß der Verkäufer recht behalten sollte. Er hatte nur ungläubig — nachgiebig gelächelt, als der Herr im braunen Anzug mit den weiten hellen Hosen, den Schuhen auf lautlosen Sohlen und der unvermeidlichen Intelligenzbrille ihm versicherte:

„Herr Direktor, Sie können sich darauf verlassen, daß der Wagen geradezu unverwüstlich ist. Es sind die besten Materialien verwendet. Maschine, Karosserie — alles prima! Bei richtiger Behandlung können Sie den Wagen noch ihren Enkeln vererben!"

Nun hatte Direktor Heißmann seinen Wagen schon das achte Jahr. Damals, gleich nach dem Kriege, wo die Kaufkraft nicht sehr groß gewesen war, hatte er ihn gekauft. Wirklich, der Wagen schien unverwüstlich, wenigstens was das Gestell anbelangte.

Als aber nun jede Woche fast immer neue und immer schönere Wagentypen auftauchten, als alle Bekannten und Konkurrenten sich neue Wagen anschafften, verwünschte Direktor Heißmann erst recht die Prophezeiung des Verkäufers, daß der Wagen so unverwüstlich wäre. Außer den Kosten für die dauernden Reparaturen sollte er nun auch noch das Gefühl haben, daß die andern scheel auf ihn mit seinem „vorsintflutlichen Karren" blicken könnten? Nein, das ging ihm denn doch an die Ehre! Wenn es ihm nicht auch an den Geldbeutel gegangen wäre, hätte sich Direktor Heißmann natürlich einfach einen neuen, modernen, schönen, wenn vielleicht auch nicht so stabilen Wagen gekauft. Aber er mußte rechnen. Seine Fabrik konnte es nicht tragen, daß sich ihr Direktor ein neues Auto kaufte, während man in den Kalkulationsbüros mit Mühe und Not ausklügelte, wie man die Angebote der Konkurrenz unterbieten könnte ...

Eines Tages meldete sich bei Direktor Heißmann der Vertreter einer Versicherungsgesellschaft. Im allgemeinen war er auf Vertreter nicht gut zu sprechen, weil sie ihm seiner Meinung nach nur die kostbare Zeit stahlen. Aber durch ein Versehen des Portiers war diesmal der Agent doch in das Allerheiligste der Fabrik, in Direktor Heißmanns Arbeitszimmer, vorgedrungen.

„Was wünschen Sie?" fragte der Direktor kurz.

„Verzeihen Sie, Herr Generaldirektor — —"

„Bin ich nicht!"

„Verzeihen Sie, Herr Direktor, ich komme im Auftrage der Automobilversicherungsgesellschaft „Automobilitas" und wollte fragen, ob Sie vielleicht Ihren Wagen versichern lassen wollen. Wenn ich Ihnen einmal die Bedingungen auseinandersetzen dürfte —"

„Danke, geben Sie sich keine Mühe", erwiderte Heißmann. „Meinem Wagen passiert nichts. Ich habe ihn schon fast neun Jahre, und abgesehen von den laufenden Reparaturen ist noch nichts daran vorgekommen. Mein Wagen trägt seine Versicherung in sich selbst!"

„Das scheint nur so, Herr Direktor! Jeder Krug geht so lange zu Wasser, bis er bricht. Wer garantiert Ihnen, daß Sie nicht doch eines Tages einen Zusammenstoß haben, daß dabei der Motor explodiert, daß die Steuerung versagt, daß Sie in einen Graben fahren, umkippen . . . Und der Wagen ist hin. Das hält der stärkste Wagen nicht aus, Herr Direktor. Meine Versicherung aber —"

„Na, ich könnte mich höchstens bereitfinden, den Wagen gegen die dauernden Reparaturen zu versichern!"

„Das wird schon gehen, Herr Direktor. Aber, Sie sagen ja selbst, daß Sie häufiger Reparaturen haben — da würden doch die Prämien sehr hoch sein müssen. Wenn ich Ihnen raten darf, nehmen Sie eine Totalversicherung. Das heißt: Sie brauchen im Verhältnis zu dem Wert des Wagens nur wenig zu bezahlen, bekommen aber in dem Falle, daß ihr Wagen bei einem Unglück völlig unbrauchbar wird, so viel heraus, daß Sie sich bequem einen neuen Wagen an-

Digitized by Google

schaffen können. Diese Versicherungsart ist wirklich die beste, die Sie gerade für Ihren anscheinend doch sehr stabilen Wagen nehmen können." —

Direktor Heißmann merkte erst, als der Vertreter ihn verlassen hatte, daß er eine Dummheit gemacht hatte. Er hätte doch lieber die Versicherung nicht abschließen sollen! Denn nun war das noch wieder eine Garantie mehr dafür, daß er sein Leben lang mit dem unverwüstlichen Wagen fahren mußte, und daß er ihn wahrscheinlich, inklusive Versicherung, nach der Prophezeiung des Verkäufers noch an seine Enkel vererben würde.

Schauderhaft — das war das Urteil Direktor Heißmanns über diese Angelegenheit, und der Portier bekam noch einmal die strengste Weisung, nie wieder einen Vertreter vorzulassen.

*

Wenige Stunden später, nach Fabrikschluß, fuhr Direktor Heißmann seiner in einem ländlichen Vorort gelegenen Junggesellenwohnung zu, schneller vielleicht, als es sonst seine Gewohnheit war; denn er wollte den Blicken der Menschen enteilen, die ja doch nur hämisch und schadenfroh hinter seinem „alten Kasten" hinterdreinblicken konnten. Wie er so in die Außenbezirke kam, wo er nicht mehr darauf rechnen brauchte, Bekannte zu treffen oder nur zu vermuten, war ihm schon bedeutend wohler zumute. Aber immer wieder legte er sich die Frage vor, wie er zu einem neuen Wagen kommen könnte. Wie anders müßte doch das Gefühl sein, jetzt in einem modernen Wagen diese Straßen entlangzufahren. Aber so . . . Schüttelten sich die Bäume zu beiden Seiten der Straße nicht vor Lachen über seinen unmodernen Wagen? Kicherten die Blätter nicht, wenn er in so schneller Fahrt an ihnen vorbeisauste? Selbst die Chausseesteine schienen ein schiefes Maul über das altmodische Gefährt zu ziehen. Ja, acht oder neun Jahre sind eben in der heutigen Zeit schon fast ein Menschenalter, und was gestern modern war, kann heute schon zum alten Eisen geworfen werden.

Die Gegend wurde einsamer. Die Felsen des Gebirges traten näher und näher an die Straße heran. Direktor Heißmann kannte den Weg ganz genau. Der hatte seine Mucken, seine scharfen Kurven und seine engen Stellen. Aber, weil er jeden Stein, jede Biegung kannte, fuhr er sicher dahin. Jetzt kam die letzte Biegung, die auf der einen Seite von vorspringenden Felsen, auf der anderen von einem kleinen, dem Volksmunde nach unergründlichen See eingesäumt war. Das war eine harte Probe auf die Geschicklichkeit des Fahrers, aber Direktor Heißmann nahm die Kurve mit Leichtigkeit. Wie er schon wieder ebeneren und geraderen Weg vor sich und Zeit zum Nachdenken hatte, stand plötzlich das Bild dieses Engpasses zwischen Fels und See nochmals vor ihm. War es das Gefühl der glücklich überstandenen Gefahr, das in der Erinnerung dieses Bild wieder hervorrief? Der einsame Fahrer wußte keine Antwort auf diese Frage, die ihn einigermaßen beunruhigte. —

Es wurde für ihn auch eine unruhige Nacht. Stundenlang wälzte sich Direktor Heißmann noch im Bett. Immer wieder kehrten seine Gedanken zu der Stelle — auf dem Wege zwischen Fels und See — zurück. Und dann dachte er wieder an seinen alten Wagen und an die Versicherung. Und — mit einem Male wurde ihm klar, daß ja alle diese Gedanken in einem gewissen Zusammenhang stünden. Richtig! Das war ein Wink des Schicksals. Wenn es ihm gelänge, an jener Stelle einen Unfall mit seinem eigenen Auto herbeizuführen, so daß die Versicherung gezwungen sein würde, ihm die Summe auszuzahlen, mit der er den Wagen versichert hatte, dann — dann endlich konnte er sich einen neuen Wagen kaufen!

Diese Erkenntnis kam wie ein Fieber über den Schlaflosen. Und nun gaukelte ihm der kommende Traum die schönsten und beseligendsten Bilder vor. Er sah sich auf der Promenade in der Reihe der anderen Wagenbesitzer fahren, in einem nagelneuen Automobil, das er sich von der Versicherungssumme gekauft hatte. Und wie sie ihn jetzt alle beneideten, die schon ein oder zwei Jahre ihren Wagen hatten! Alle gratulierten ihm zu dem neuen Wagen. Die einen bewunderten den modernen Schnitt, die anderen die Leistungsfähigkeit, die dritten das Chassis, die vierten die aparte Farbe, die fünften — ihn selbst, daß er es so schlau angefangen hatte, zu einem neuen Auto zu kommen.

Ueber diesen schönen Gedanken schlief Direktor Heißmann ein, um am nächsten Morgen frisch wie nie zu erwachen. Sein erster Gang war zur Garage. Aber ach, da stand der alte Wagen, und alle schönen Träume zerrannen zu schalen Schäumen. Resigniert fuhr der Direktor in die Fabrik. Resigniert absolvierte er seine tägliche Arbeit.

Als die Dämmerung ihre Schatten über das Land breitete, wurde Direktor Heißmann merkwürdig unruhig. Ein Entschluß wollte sich in ihm emporringen. Die Erlebnisse des letzten Tages nahmen Gestalt an, wurden mächtiger und mächtiger. Nein! Er mußte ein Ende machen. Er stürzte in die Fabrikgarage, und wieder sprang der Motor so leicht an, als gäbe es keinen Streik der Zündkerzen und keine unterbrochene Benzinzufuhr, und wieder fuhr der Wagen sicher und ruhig durch die Straßen der Stadt.

Je weiter Heißmann aus der Stadt kam, um so dunkler wurde es, und nur selten noch leuchtete hier und da eine Straßenlaterne durch das Dunkel. Direktor Heißmann kannte den Weg und wußte das Ziel. Krampfhaft umspannten seine Hände das Steuerrad. Jetzt kam die erste Biegung der Straße, jetzt die ersten Felsen an der Seite. Die zweite Kurve. Schwarz stand der Wald an den Berg gelehnt. Schwarz war die Straße. Nur in den Pfützen vom letzten Regen spiegelte sich der Himmel, der heller erleuchtet war. Noch wenige Augenblicke, und die enge Stelle war erreicht.

Direktor Heißmann verlangsamte das Tempo. Blitzschnell überlegte er sich noch einmal sein Vorhaben und die etwaigen Folgen. Aber nun gab es kein Zurück mehr. Schnell ruckte er von seinem Sitz empor, daß er auf die Rückenlehne zu sitzen kam.

Digitized by Google

Dann preßte er die Augen einen Augenblick zu und riß das Steuer herum, daß der Wagen in scharfer Biegung zur Seite geschleudert wurde. Im nächsten Augenblick schlugen die Wellen über dem Auto und seinem Besitzer zusammen. Direktor Heißmann hatte im letzten Augenblick das Steuer losgelassen, jedenfalls fand er sich gleich wieder an der Oberfläche des Wassers, aber sein Auto mochte wohl immer tiefer sinken. Denn der See war tief, vielleicht unergründlich . . .

„Hilfe! — — Hilfe! — — Hilfe!!"

Direktor Heißmanns Hilferufe verhallten in der Stille der Herbstnacht. Stark gehemmt durch die nassen Kleider und das eisige Wasser, schwomm er dem Ufer zu.

Da kamen Laute näher! War das nicht das Knirschen von Rädern auf dem Geröll der Fahrstraße?

„Hilfe! — — Hilfe! — — Hilfe!!"

Das Geräusch der Räder war verstummt. Aber im nächsten Augenblick hörte Heißmann eilige Schritte am Ufer.

„Halloh! — Hier — drei Schritt weiter rechts!" rief eine rauhe Stimme.

Nach einigem Ziehen stand Heißmann auf der Straße und sah sich einem Bauern gegenüber.

„Wie kommen Sie denn in das Wasser . . .?"

„An dieser schauderhaften Kurve hat die Steuerung meines Autos versagt!"

„Ach, mit dem Auto sind Sie in den See gefahren? Na, von dem wird wohl nicht mehr viel übrigbleiben!"

„Meinen Sie?"

Es klang fast wie Jubel. So würde er endlich den alten Wagen los sein! Und der neue Wagen würde so schön werden . . .!

„Das erste ist, daß Sie jetzt mit meinem Wagen in die Stadt fahren. Kommen Sie schnell, damit Sie sich nicht noch erkälten." — — —

*

Ganz so programmäßig, wie es sich der Direktor Heißmann gedacht hatte, ging es leider nicht weiter. Den Wagen hatte er zwar glücklich beseitigt, aber die Versicherungsgesellschaft hatte ihm nicht gleich seine Versicherungssumme auf den Tisch gelegt. Es gab viel Schreiberei, Vernehmungen, der Vertreter kam ein paarmal, Zeugen wurden vernommen, der Bauer, der ihn gefunden hatte, spielte unter ihnen die größte Rolle.

Vierzehn Tage nach dem Unfall wurde Direktor Heißmann zu einem Lokaltermin an der Unglücksstelle eingeladen. Die Versicherungsgesellschaft bestand auf restloser Klärung dieses Falles. Heißmanns Gewissen kam ein wenig in Unordnung, als er die Vorladung bekam, aber wohl oder übel mußte er sich auf den Weg machen. Wie erstaunt war er, als er an der Unfallstelle außer den Vertretern der Versicherungsgesellschaft eine Menge Menschen gewahrte. Und nicht nur das. Da war auch ein merkwürdiges Gerüst aufgebaut.

Die Versicherungsgesellschaft hatte ein paar Arbeiter einer Tiefbaufirma an die Unglücksstelle mitgenommen, und die Leute waren nun damit beschäftigt, das versunkene Auto wieder ans Tageslicht zu fördern.

„Das wird Ihnen wohl schwerlich gelingen, meine Herren", wandte sich Heißmann an die Herren von der Versicherung. „Wie Ihnen vielleicht bekannt ist, gilt der See als unergründlich!"

„Das wäre ja sehr peinlich!"

Da erklang ein lautes „Hallo!" von der Arbeitsstelle her. Heißmann traute seinen Augen nicht, als er seinen Wagen, den er längst von den Nixen mit Beschlag belegt glaubte, aus der Tiefe des Sees auftauchen sah. Bald war es geschafft. Triefend und zerbeult stand der alte Wagen auf der Straße.

„Na, da hätten wir ihn ja wieder, Herr Direktor! Nun werden wir den Wagen — mit Ihrem gütigen Einverständnis — nachsehen und Ihnen dann endgültigen Bescheid zukommen lassen, wie wir uns zu der Angelegenheit stellen!"

Das klang für Direktor Heißmann wenig verheißungsvoll. Wo waren nun die beseligenden Traumbilder hin?

Doch die Ungewißheit dauerte nicht lange. Die Gesellschaft teilte ihm das Gutachten des Sachverständigen mit. Danach war der Wagen noch voll gebrauchsfähig. Nach gründlicher Ueberholung würde das Auto wieder wie früher seinen Dienst versehen können. Die Versicherungsgesellschaft schrieb noch, daß sie also nicht zur Zahlung verpflichtet sei, da Herr Direktor Heißmann seinerzeit ja ausdrücklich eine Versicherung auf Totalschaden abgeschlossen hätte. Die Kosten für die notwendigen Reparaturen sei die Gesellschaft — laut Vertrag — nicht verpflichtet zu tragen und auch nicht gesonnen, dem Herrn Versicherungsnehmer abzunehmen.

Direktor Heißmann schlug sich laut schallend vor die Stirn.

„Ich — Esel!" redete er sich an. „Hätte ich doch wenigstens eine einfache Schadenversicherung abgeschlossen. So muß ich auch noch die Reparaturkosten bezahlen, die ich mir hätte ersparen können. Ganz schlau wollte ich es anfangen — allzu schlau, das ist die gerechte Strafe dafür! Und den alten Wagen behalte ich wahrscheinlich nun doch bis an mein Lebensende . . ."

Zukünftiges Bauen

Vorstädte bauende Gesellschaften haben in den Vereinigten Staaten jahrelang den Fehler gemacht, die gegenwärtige Verkehrslage nicht in Erwägung gezogen zu haben. Kürzlich jedoch fanden einige lang gewünschte, fortschrittliche Aenderungen in dieser Richtung statt. So baut man in New Jersey augenblicklich eine Vorstadt in Gruppen von je 60 kleineren Häusern. Jede derartige Hausgruppe bekommt ihre eigene Schule, ihren eigenen Spielplatz, Park und Garten mit mehr als 800 Meter Bürgersteig und Fußpfad; innerhalb dieses Geländes darf kein Kraftverkehr stattfinden. Ein Ende des jeweiligen Häuserblocks kommt indessen nach einer Hauptstraße zu liegen und wird lokale Sackstraßen mit entsprechenden Garagen besitzen. Alle 800 Meter ist eine Hauptstraße der Automobilhauptstraße unterführt und führt durch die Stadt. Der Brauch, Reihenhäuser zu bauen, die von den Verkehrsstraßen abliegen, wird allgemein üblich. Die wirkliche Lösung des langwierigen Verkehrsproblems kommt in der Umplanung der Städte zum Ausdruck, auch wenn diese sich langsam vollziehen sollte. *1593*

Digitized by Google

Verkehrs-ABC für Groß-Berlin*)

Landsberger Allee-Brücke × (Nordring), im Zuge der Landsberger Allee (Prenzlauer Berg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Lärchenweg (Charlottenburg). Für alle Fahrzeuge 8 km.

Lazarusstraßenbrücke × (Bullengraben), im Zuge der Lazarusstraße (Spandau). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Monumentenbrücke × (Schöneberg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Mühlenfließbrücke ×, im Zuge der Friedrichshagener Straße (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Mühlenwegbrücke × (Mühlenfließ), im Zuge des Mühlenweges (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Rhinstraßenbrücke × (Vorortbahn nach Kaulsdorf), im Zuge der Verlängerten Schloßstraße (Lichtenberg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Rieselfeldbrücke × (Wuhle), im Zuge der Cäcilienstraße (Lichtenberg). Für alle Fahrzeuge 8 km.

Rieselfeldbrücke × (Wuhle), im Zuge des Feldweges (Lichtenberg). Für alle Fahrzeuge 8 km.

Seestraße (Friedrichshagen), von der Spreestraße bis hinter dem Berliner Wasserwerk (Cöpenick). Für Lastkraftfahrzeuge, Kraftomnibusse und Kraftrundfahrtwagen mit Vollgummibereifung 15 km in der Stunde.

Thaerstraßenbrücke × (Nordring), im Zuge der Thaerstraße (Prenzlauer Berg). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Treptower Park-Brücke × (Heidekampgraben), im Zuge des Fahrweges im Treptower Park (Treptow). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Waldbrücke × (Spreearm), im Zuge der Waldstraße (Hessenwinkel) (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Wuhlebrücke × (Schinderbrücke), im Zuge der Biesdorfer Straße (Cöpenick). Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Zimmermannstraßenbrücke × (Wuhle) (Lichtenberg), im Zuge der Zimmermannstraße. Für alle Fahrzeuge 8 km.

Geschwindigkeitsschilder für Höchstgeschwindigkeiten und für langsames Fahren vor Schulen und Krankenhäusern siehe Verkehrszeichen.

Gesperrte Straßen siehe Straßensperrungen.

Gewicht der Fahrzeuge ist mitbestimmend für die zulässige Höchstgeschwindigkeit (siehe diese, auch Beschaffenheit der Fahrzeuge).

Geräuschentwicklung, soweit sie eine Belästigung ist, muß durch Konstruktion des Fahrzeuges ausgeschlossen sein. Von welchem Teil das Geräusch ausgeht, ist gleichgültig (quietschende Bremsen, heulende Hinterachsen usw.) (siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge, Ladung).

Gertraudtenstraße ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) auf dem Spittelmarkt, nordöstliche Häuserseite, längs der Gehbahn vom Hause Spittelmarkt 7 in einer Länge von 50 m,

b) in der Mitte der Wallstraße zwischen Grünstraßenbrücke und Spittelmarkt in der Längsrichtung im Zuge der Ein- bzw. Ausgänge der U-Bahn in einer Länge von 18 m,

c) in der Friedrichsgracht längs der Wasserseite zwischen Gertraudtenstraße und Scharrenstraße,

d) in der Straße An der Fischerbrücke vom Mühlendamm ab in einer Länge von 120 m längs der Spree,

e) auf dem Petriplatz um die Kirche herum längs der Gehbahn im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,

f) in der Poststraße vom Molkenmarkt ab um den Häuserblock Molkenstraße längs der Gehbahn.

Geruch, übler, darf beim Betrieb des Fahrzeuges nicht entwickelt werden; seine Bildung muß durch die Konstruktion des Fahrzeuges ausgeschlossen sein.

Glockenzeichen der Radfahrer siehe Radfahrer.

Gipsstraße ist Einbahnstraße von der Rosenthaler Straße bis zur Auguststraße.

Gollnowstraße ist Einbahnstraße von der Neuen Königstraße bis zur Landsberger Straße.

Gontardstraße. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 13 bis 16 Uhr verboten.

Gormannstraße ist Einbahnstraße von der Mulack- bis zur Weinmeisterstraße.

Gosener Brücke im Zuge der verlängerten Müggelheimer Chaussee ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 2,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Graf-Roedern-Allee und Roedernallee sind Hauptverkehrswege.

Grenadierstraße (Spandau) gesperrt für den Fahrzeugverkehr.

Grenzstraßenbrücke im Zuge der Grenzstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Griebnitzsee. Weg auf der Nordseite vom Stölpchenweg bis zur Griebnitzstraße gesperrt für den Fahrzeugverkehr.

Gropiusstraße (Weißensee) gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Große Präsidentenstraße ist Einbahnstraße vom Hackeschen Markt bis zum Monbijouplatz.

Großer Stern (Tiergarten). Es ist rechts herumzufahren.

Großes Schauspielhaus (Am Zirkus 1, Eingang Karlstraße). Anfahrt von der Karlstraße durch die Straße Am Zirkus zum Schiffbauerdamm. Parkplatz: Privatwagen und bestellte Autotaxen Karlstraße zwischen Nr. 18a und Luisenstraße, unbestellte Autotaxen Karlstraße, Nordseite (vergl. Skizze auf S. 246).

Großer Weg siehe Tiergarten.

Grünauer Straße (Niederschöneweide) ist Hauptverkehrsweg.

Grundstückseingänge siehe Parken.

Grunerstraße ist Einbahnstraße von der Klosterstraße bis zum Alexanderplatz.

Grünes Licht (Signal) bedeutet „Freie Fahrt" (siehe diese).

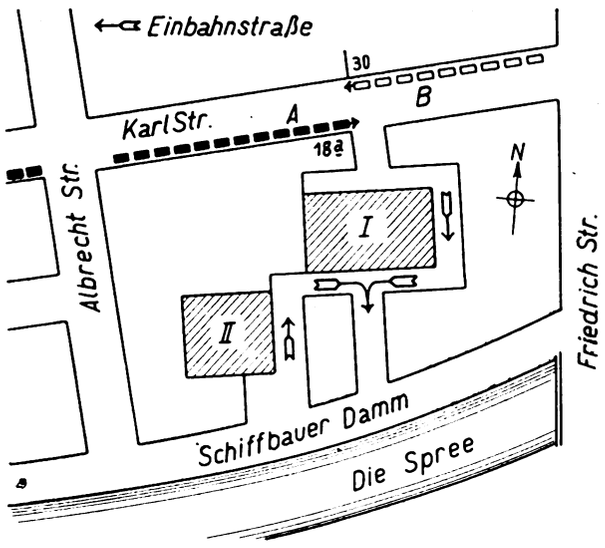
Grunewald. Sämtliche Wege innerhalb des Dauerwaldes dürfen von Kraftfahrzeugen aller Art nicht befahren wer-

*) Fortsetzung aus Heft 10, Seite 204.

Digitized by Google

den. Ausnahmen: Havelchaussee zwischen Schildhorn und Heerstraße; Kronprinzessinnenweg zwischen Beelitzhof und Schwanenwerderweg; Schwanenwerderweg; Königsweg zwischen der Unterführung Auerbachstraße und Bahnhof Grunewald; Verlängerung der Königsallee in der Kolonie Grunewald durch den Dauerwald bis zur Abzweigung der nach Zehlendorf führenden Spandauer Straße; Spandauer Straße nach Zehlendorf und die Verbindungsstraße nach dem Jagdschloß Grunewald (Paulsborn) (siehe auch Eichkamp).

Grünstraße (Cöpenick) ist Einbahnstraße von der Schloßstraße zur Kietzer Straße.



A = Privatwagen und bestellte Autotaxen
B = Unbestellte Autotaxen
I = Großes Schauspielhaus. II = Theater am Schiffbauerdamm

H

Hadlichstraße (Pankow) ist Einbahnstraße von der Damerowzur Berliner Straße.

Hallesches Ufer ist Einbahnstraße von der Königgrätzer zur Schöneberger Straße.

Halt! Dieses Zeichen wird gegeben: bei Regelung durch Lichtsignale durch rotes Licht, bei Regelung durch Armzeichen eines Verkehrsbeamten durch seitliches Ausstrecken eines oder beider Arme für die von vorn bzw. hinten kommenden Fahrzeuge, bei Regelung mit mechanischen Vorrichtungen durch seitliches Herausstrecken der Winkerarme für die von vorn bzw. von hinten kommenden Fahrzeuge. Das Zeichen sperrt die Straße, abgesehen von den Schutzwegen, für jeden Verkehr. Fahrzeuge müssen dicht aufschließen, dürfen aber nicht in den Schutzweg hineinragen. Fahrzeuge, die abbiegen wollen, müssen sich rechts bzw. links halten. Straßenbahngleise sind frei zu lassen, soweit neben ihnen Platz für wenigstens ein Fahrzeug ist.

Halten bedeutet das Stehen- oder Wartenlassen eines Fahrzeuges für die Zeit, die zum Ein- oder Aussteigen, Be- oder Entladen nötig ist (siehe auch Parken, Anhalten). Auf Brücken und Ueberführungen, in Tunnels, Durchfahrten und Unterführungen dürfen nur Personenwagen und nur zum sofortigen Ein- bzw. Aussteigen halten. In Verkehrsstraßen erster Ordnung ist von 15 bis 19 Uhr allen Fahrzeugen das Halten zum Be- oder Entladen verboten; Personenfahrzeuge dürfen nicht länger halten, als das Aus- bzw. Einsteigen erfordert. Das Halten hat vor dem beteiligten Grundstück zu erfolgen, Ausnahmen nur bei zwingenden Gründen. Haltende oder parkende Fuhrwerke dürfen nicht ohne Aufsicht bleiben; Ausnahmen sind nur für kurze Zeit gestattet, und dann muß das Gespann kurz angebunden und die Bremse angezogen sein. Bei Kälte und nassem Wetter sind die Zugtiere ausreichend zuzudecken. Halten und Parken ist verboten innerhalb einer Entfernung von 5 m vor und 10 m hinter den Straßenecken oder den Haltestellen der Straßenbahnen oder der Kraftomnibusse, ebenso auch an Halteplätzen für Autotaxen.

Halteplätze für Autotaxen sind durch besondere Schilder gekennzeichnet, auf denen die Zahl der zugelassenen Autotaxen angegeben ist. Halteplätze für Autotaxen dürfen von anderen Fahrzeugen nicht zum Parken benutzt werden.

Halter siehe Fahrzeughalter.

Haltestellen der Straßenbahnen usw. siehe Halten, Vorbeifahren.

Haltruf siehe Haltzeichen.

Haltzeichen. Geht es von einem Polizeibeamten aus, der als solcher kenntlich, so hat der Angerufene sofort anzuhalten, d. h. so schnell es ohne Gefährdung des Fahrzeuges, der Wegebenutzer und des sonstigen Verkehrs möglich ist.

Handkarren siehe Handwagen.

Handwagen dürfen in der Zeit von 8 bis 20 Uhr Verkehrsstraßen erster Ordnung in der Längsrichtung im Durchgangsverkehr nicht durchfahren, in der Zeit von 15 bis 19 Uhr in Verkehrsstraßen erster Ordnung nicht zum Be- oder Entladen halten. Die Führer von Handkarren oder Handwagen dürfen auf abschüssigen Straßen nicht auf diesen Wagen hinabfahren.

Harmoniumsaal (Steglitzer Straße 35). Anfahrt von der Potsdamer zur Magdeburger Straße.

Haselhorster Brücke (Spandau, im Zuge der Gartenfelder und Bernauer Straße) ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 4 t Gesamtgewicht. Für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Hasenheide ist Einbahnstraße von der Jahnstraße zum Kaiser-Friedrich-Platz.

Hauptstraße (Reinickendorf-Rosenthal) ist Hauptverkehrsweg von der Kopenhagener Straße bis zur Hauptstraße (Blankenfelde).

Hauptstraße (Blankenfelde) ist Hauptverkehrsweg von der Hauptstraße (Reinickendorf-Rosenthal) bis zur Schildower Straße und von der Berliner Straße bis zur Schildower Straße.

Hauptstraße (Karow) ist Hauptverkehrsweg.

Hauptstraße (Rummelsburg) ist Hauptverkehrsweg bis zur Cöpenicker Chaussee.

Hauptverkehrswege. Als solche gelten:

a) die Verkehrsstraßen erster Ordnung (siehe diese),

b) die Straßen mit Straßenbahngleisen,

c) die durch besondere Polizeiverordnung zu Hauptverkehrswegen erklärten Straßen.

Sie werden bezeichnet vermittels eines weißen, viereckigen Schildes mit rotem Rand, auf einer Ecke stehend, mit schwarzem, liegendem Kreuz im Mittelfeld (siehe Verkehrszeichen, Fahrgeschwindigkeit, Vorfahrtsrecht). Hauptverkehrswege sind (außer den Verkehrsstraßen erster Ordnung und den Straßen mit Straßenbahngleisen).

1. Friedrichstraße, zwischen Belle-Alliance-Platz und Krausenstraße,
2. Straße Unter den Linden,
3. Tiergartenstraße — Hitzigstraße — Corneliusbrücke—Budapester Straße,
4. Kantstraße, zwischen Auguste-Viktoria-Platz und Jochachimsthaler Straße,
5. Seestraße, zwischen Exerzierstraße und Oskarplatz—Christianiastraße—Bornholmer Straße—Wisbyer Straße—Ostseestraße,
6. Döberitzer Heerstraße, zwischen Pichelsdorfer Straße (Spandau) und der Stadtgrenze.
7. Ruppiner Chaussee, zwischen Carolinenstraße (Tegel) und der Stadtgrenze,
8. Oranienburger Straße, von der Bahnhofstraße (Wittenau) an—Oraniendamm—Berliner Straße (Hermsdorf)—Oranienburger Chaussee bis zur Stadtgrenze,
9. Graf-Roedern-Allee — Roedernallee,
10. Kopenhager Straße—Hauptstraße (Reinickendorf—Rosenthal)—Hauptstraße (Blankenfelde) bis zur Schildower Straße—Schildower Straße bis zur Stadtgrenze,
11. Blankenfelder Straße (Niederschönhausen)—Berliner Straße (Blankenfelde)—Hauptstraße bis zur Schildower Straße.
12. Prenzlauer Promenade nördlich der Kaiser-Friedrich-Straße—Prenzlauer Chaussee—Schönlinder Straße bis zur Stadtgrenze,
13. Berliner Allee (Weißensee) von der Rennbahnstraße ab — Straße über Malchow nach Karow — Haupt-

Digitized by Google

straße (Karow) — Dorfstraße (Buch) — Zepernicker Straße bis zur Stadtgrenze,
14. Falkenberger Straße — Falkenberger Chaussee bis zur Stadtgrenze,
15. Landsberger Chaussee — Marzahn bis zur Stadtgrenze,
16. Alt-Friedrichsfelde östlich der Schloßstraße—Alt-Biesdorf—Alt-Kaulsdorf—Alt-Mahlsdorf bis zur Stadtgrenze,
17. Hauptstraße (Rummelsburg) — Cöpenicker Chaussee — Rummelsburger Straße — An der Wuhlheide,
18. Neue Krugallee (Treptow) zwischen Baumschulenstraße und Markgrafenbrücke — Grünauer Straße (Niederschöneweide) — Adlergestell — Berliner Straße (Schmöckwitz) — Chaussee bis zur Stadtgrenze,
19. Berliner Straße und Oberspreestraße (Cöpenick bzw. Niederschöneweide)—Müggelheimer Chaussee (Cöpenick-Müggelheim)—von der Müggelheimer Straße bis zur Stadtgrenze,
20. Chausseestraße (Bukow), zwischen Dorfstraße und Stadtgrenze,
21. Waltersdorfer Chaussee (Rudow) bis zur Stadtgrenze,
22. Kaiser-Wilhelm-Straße (Lichtenrade) bis zur Stadtgrenze,
23. Berliner Straße (Zehlendorf) — Potsdamer Straße — Potsdamer Chaussee — Dreilindenstraße (Nikolassee) — Königstraße (Wannsee) — Parkstraße — Glienicker Brücke.

Hauseinfahrten siehe Parken.

Havelstraße (Reinickendorf) in Conradshöhe zwischen Goethe- und Luisenstraße gesperrt für den Kraftfahrzeugverkehr.

Havelstraße (Spandau) ist Einbahnstraße von der Breite Straße zur Potsdamer Straße.

Heeresfahrzeuge siehe Wehrmacht.

Hegemeisterweg (Lichtenberg) ist Einbahnstraße vom Drosselstieg zur Rummelsburger Chaussee.

Heidereutergasse ist Einbahnstraße von der Rosenstraße zur Spandauer Straße.

Herbartstraße ist Einbahnstraße von der Dernburgstraße zur Neuen Kantstraße.

Herrnfeld-Theater siehe Theater in der Kommandantenstraße.

Hilfsgerätewagen der öffentlichen Verkehrsgesellschaften ist so rechtzeitig Platz zu machen, daß sie in der Ausübung ihrer Tätigkeit nicht behindert werden.

Hinter der Garnisonkirche ist Einbahnstraße in östlicher Richtung zur Neuen Friedrichstraße.

Hin- und Herfahren von Fahrzeugen siehe Fahrordnung.

Hirschgartenbrücke (Cöpenick) im Zuge der Hirschgartenstraße ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Hitzigstraße ist Verkehrsstraße erster Ordnung und liegt im Zuge eines Hauptverkehrsweges. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Stülerstraße entlang der Gehbahn auf der Häuserseite von der Hitzigstraße ab in einer Länge von 120 m,

b) auf der Wasserseite der Corneliusstraße von der Brücke ab in einer Länge von 120 m in Richtung auf die Lichtensteinbrücke.

Hochschule für Musik (Hardenbergstraße, Fasanenstraße 1). Anfahrt von der Hardenbergstraße nach der Kurfürstenallee bzw. der Fasanenstraße zum Knie.

Höchstgeschwindigkeit siehe Geschwindigkeitsbeschränkungen, Fahrgeschwindigkeit.

Hochstraßenbrücke (Wedding) im Zuge der Hochstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Höhe der Fahrzeuge siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Hohenschönhausener Weg (Brücken) (Lichtenberg), im Zuge des Hohenschönhausener Weges gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht (zwei Brücken, eine über die Wriezener, eine über die Vorortbahn nach Kaulsdorf). Höchstgeschwindigkeit für Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Hohenzollernring (Spandau) ist zwischen Pionier- und Radelandstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Hoher Steinweg (Spandau) ist Einbahnstraße von der Potsdamer Straße bis zum Damm.

Hunde sind in Verkehrsstraßen erster Ordnung stets an der Leine zu führen; in der Zeit von 23 Uhr bis 6 Uhr dürfen sie auf allen Straßen nicht aufsichtslos herumlaufen. Sie dürfen nicht durch Heulen oder Bellen ruhestörenden Lärm verursachen. Bissige Hunde müssen einen Maulkorb haben. Hundefuhrwerke dürfen nicht von kranken Hunden gezogen werden, auch müssen sie hinsichtlich des Gewichts den Kräften des Hundes entsprechen.

Hupe. In Berlin dürfen nur Kraftfahrzeuge Hupen zum Abgeben von Warnungszeichen benutzen.

Hupen siehe Warnungszeichen.

I J

Jaczostraße (Spandau) von der Heerstraße bis zur Scharfen Lanke gesperrt für den Kraftfahrzeugverkehr.

Jagdschloß Grunewald siehe Grunewald.

Jägerstraße (Cöpenick) ist Einbahnstraße von der Kietzer Straße zur Friedrichstraße.

Jerusalemer Straße ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Hausvogteiplatz und Leipziger Straße. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Kommandantenstraße (Dönhoffplatz) im Anschluß an den Halteplatz für Autodroschken an der Leipziger Straße (vor Neumann) längs der Gehbahn in einer Länge von 18 m,

b) in der Mitte der Taubenstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,

c) in der Mitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Charlottenstraße im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen,

d) in der Mitte der Jägerstraße zwischen Friedrich- und Mauerstraße in der Längsrichtung in einer Länge von 60 m.

Im Eichkamp. Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 8 km.

In den Zelten. Zwischen Beethovenstraße und Kurfürstenplatz gesperrt für den Durchgangsverkehr mit Lastfahrzeugen einschl. Hand- und Hundewagen von 15 bis 21 Uhr.

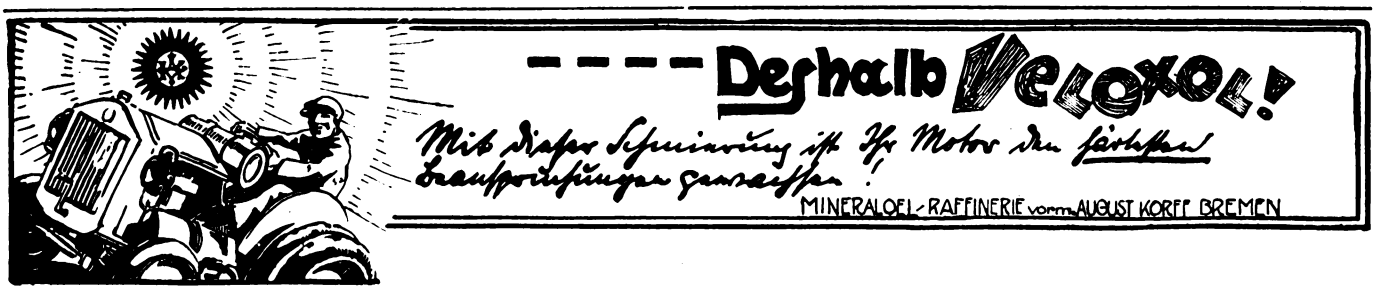
Internationale Warnungszeichen siehe Verkehrszeichen.

Invalidenstraße ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Hessische und Borsigstraße. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 9 bis 13 Uhr zwischen der Brunnen- und der Bergstraße verboten; außerhalb dieser Zeit ist das Halten solchen Fahrzeugen nur auf der Südseite gestattet.

Invalidenstraßen-Brücke im Zuge der Invalidenstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Joachimsthaler Straße ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Hardenberg- und Augsburger Straße.

Jostystraße ist Einbahnstraße von der Neuen Königstraße zur Prenzlauer Straße.



Digitized by Google

Geöffnete Alpenpässe

Frankreich: Mont-Cenis-Paß (2082 m), zwischen Modane (Frankreich) und Susa (Italien), auf der Straße von Lyon nach Turin, seit 13. Mai geöffnet.

Italien: Pordoi-Paß (2242 m), zwischen Canazei und Arabba, auf der Dolomitenstraße von Bozen nach Cortina d'Ampezzo, seit 26. Mai geöffnet.

Falzarego-Paß (2117 m), zwischen Arabba und Cortina d'Ampezzo, auf der gleichen Dolomitenstraße, seit 26. Mai geöffnet.

Oesterreich: Arlberg-Paß (1802 m), zwischen Landeck und Feldkirch, auf der Straße von Innsbruck nach Zürich, seit 29. Mai geöffnet. *1542*

Vollgummi-Reifen.

Betrifft: Auslauffrist für gewöhnliche Vollgummireifen an Kraftfahrzeugen

In letzter Zeit ist in Tageszeitungen die unzutreffende Mitteilung enthalten, daß mit einer Verlängerung der in der Verordnung über Aenderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs vom 16. Mäz 1928 (Reichsgesetzblatt I S. 66) festgelegten Auslauffristen für gewöhnliche Vollgummireifen an Kraftfahrzeugen voraussichtlich gerechnet werden könne:

Der Reichsverkehrsminister teilt uns hierzu folgendes mit:

Durch die Verordnung über Aenderungen der Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs vom 16. März 1928 (RGBl. I S. 66) ist die Verwendung gewöhnlicher Vollgummireifen für Kraftfahrzeuge verboten worden. Für Kraftfahrzeuge, die vor dem 1. Juli 1928 bereits zum Verkehr zugelassen waren, gelten die früheren Vorschriften über die Bereifung noch bis zum 1. Juli 1929, für die Bereifung der von ihnen mitgeführten Anhänger noch bis zum 1. Januar 1930.

Das Verbot wurde in erster Linie zur besseren Schonung der Straßen und zur Verminderung der Gebäudeerschütterungen erlassen. Da die Innehaltung der gesetzten Fristen von einem Teil der Kraftfahrzeugbesitzer gewisse geldliche Opfer verlangt, werden in letzter Zeit Stimmen laut, welche unter Berücksichtigung der gegenwärtigen schlechten Wirtschaftslage im Interesse der Kraftfahrzeugbesitzer eine Verlängerung der Aufbrauchsfristen für den gewöhnlichen Vollgummireifen fordern. Demgegenüber sind jedoch die hohen Werte zu berücksichtigen, welche die von den Kraftfahrzeugen benutzten Straßen und die der Erschütterung durch den Kraftfahrzeugverkehr ausgesetzten Gebäude darstellen. Auch darf bei der Beurteilung nicht außer acht gelassen werden, daß eine bessere Bereifung der Fahrzeuge deren Lebensdauer wesentlich verlängert und sich so auch für die Fahrzeughalter wirtschaftlich auswirkt. Das Reichsverkehrsministerium vertritt daher den Standpunkt, daß die in Ansehung der Straßen- und Gebäudehaltung auf dem Spiele stehenden volkswirtschaftlichen Werte eine Verlängerung der Fristen für Lastkraftwagen und für Anhänger von Kraftfahrzeugen nicht zulassen.

Die Spitzenverbände für Erleichterung der Führerausbildung

Im Rahmen ihrer Beratungen über eine Aenderung der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr hielt die Vereinigung der Spitzenverbände des Kraftfahrwesens, welcher bekanntlich auch der MMV. angehört, kürzlich ihre neunte Sitzung ab. Gegenstand der Verhandlungen bildeten insbesondere Fragen der Führerausbildung und des Fahrschulwesens. Es herrschte Einmütigkeit darüber, daß die bestehenden Ausbildungsvorschriften zu starke Anforderungen an das technische Können des Führers stellen und daß sie einer Aenderung insofern bedürfen, als größerer Wert auf die Beherrschung der Verkehrsvorschriften gelegt werden muß. Die Verhandlungen über dieses Thema werden alsbald zum Abschluß gebracht werden. Demnächst wird sich die Vereinigung mit der Haftpflicht beschäftigen.

Internationale Alpenfahrt 1929

In den entscheidenden Sitzungen über die diesjährige Alpenfahrt wurde nunmehr festgesetzt, daß die Internationale Alpenfahrt 1929 in der Zeit vom 7. bis 11. August stattfinden soll. Der Ausgangspunkt wird München sein, wo die vorjährige Alpenfahrt endigte, und als Ziel ist Mailand, der Startort des Vorjahres, vorgesehen, das in fünf Etappen erreicht wird. Am 12. August erfolgt die Preisverteilung in Mailand. Die Strecke ist in diesem Jahr wieder außerordentlich interessant und wird dem sportlichen Können der Fahrer ebenso wie der Widerstandskraft der Maschinen recht schwierige Aufgaben stellen. Einzelheiten über die Strecke sind auf Anfrage jederzeit beim Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein, Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5, zu erfahren; desgl. das Reglement zu der Internationalen Alpenfahrt, das in den erwähnten Sitzungen in letzter Lesung fertiggestellt wurde. Dieses enthält einige interessante Neuerungen, die das sportliche Interesse an dieser Fahrt und ihren Wert als praktische Materialprüfung zu erhöhen geeignet sind.

Beleuchtungszeit vom 15. Juni bis 1. Juli: 15. Juni . . . . von 21.15 Uhr bis 3.15 Uhr
1. Juli . . . . von 21.15 Uhr bis 3.20 Uhr

Digitized by Google

22 Nennungen zum Großen Preis der Nationen

Der erste Nennungsschluß zu dem vom AvD. für den 14. Juli auf dem Nürburg-Ring ausgeschriebenen Rennen um den „Großen Preis der Nationen für Sportwagen" hat nicht weniger als 22 Nennungen ergeben. Die Namen und Marken, die man in der Nennungsliste findet, versprechen schon jetzt einen scharfen Wettbewerb von sportlicher und auch von technischer Bedeutung. Haben doch die in Aussicht gestellten Sonderpreise für Wagen mit Motoren nach dem Zweitaktsystem und für Wagen mit Vorderräderantrieb, allein acht Wagen von Marken mit interessanten technischen Neukonstruktionen, wie DKW., Zbrojovka sowie Tracta auf den Plan gerufen. Die drei DKW.-Wagen, von denen Macher und Simons bereits gründliche Kenner des Nürburg-Ringes sind, montieren einen Vierzylinder-Zweitaktmotor von 1000 ccm Hubvolumen und sind mit einer Ladepumpe versehen, die bei dieser Gelegenheit ihre technische Feuerprobe erhalten wird. Von den vier „Z"-Wagen sind zwei mit Vierzylinder- und zwei mit Sechszylinder-Motoren ausgerüstet. Der Vierzylinder-Motor hat 1000 ccm Hubvolumen, der Sechszylinder-Motor 1100 ccm. Beide Motoren arbeiten nach dem Zweitaktsystem und sind mit Kompressor versehen. Der Sechszylinder sogar mit zwei Kompressoren. Die Nennung Richtbergs auf Tracta gehört mit in die Kategorie der Spezialitäten, da der 1½-Liter-Tracta-Wagen einen Vorderantrieb besitzt. Zu den genannten Fahrzeugen, die alle der Wertungsgruppe III angehören, gesellen sich noch Fahrer wie Urban-Emmerich auf Talbot, der bereits seit 1926 am Großen Preis des AvD. teilnimmt, dann Burggaller, Kersting und Seibel, Diez auf Bugatti und Butenuth auf Hanomag.

Der technische Kampf wird sich infolgedessen mit einem sportlichen Wettbewerb vereinigen, der besonders in den größeren Klassen ein spannendes Rennen verspricht. Carracciola und Kimpel auf Mercedes-Benz haben natürlich die besten Siegesaussichten, aber auch Dr. Bittmann, Brünn, auf einem Bugatti-Kompressor von 2000 ccm Hubvolumen und Graf Kalnoin auf einem 2300-ccm-Bugatti-Kompressor sind als Gegner nicht zu unterschätzen.

Der zweite Nennungsschluß, bis zu dem die Nennungen mit 50 Prozent Aufschlag auf das Nenngeld angenommen werden, ist am 15. Juni. Verschiedene bekannte Fahrer haben hierzu ihre Nennung in Aussicht gestellt, so daß auch für dieses Jahr mit einer guten Besetzung der einzelnen Wertungsgruppen gerechnet werden darf. *1543*

WER IST WO?

Theodor Hanemann

bisher Direktor der Hansa-Automobile AG., Varel i. O., ganz früher bei der Daag, Ratingen, ist zum Direktor der Taxi-Verkauf G. m. b. H. und der Berliner Droschken-Handels-G. m. b. H., Berlin-Charlottenburg, Dahlmannstr. 14, ernannt worden.

Kurt Hoffmann

früher bei Austro-Daimler, Zweigniederlassung Berlin, ist jetzt Repräsentant bei der Berliner Droschken-Handels-G. .m. b. H., Berlin-Charlottenburg, Dahlmannstr. 14.

Dr. H. F. Albert

Geheimer Regierungsrat, Reichsminister a. D., jetzt Rechtsanwalt und Notar zu Berlin, der frühere Leiter des Reichsverwertungsamtes und Staatsekretär der Reichskanzlei, trat in den Aufsichtsrat der Ford Motor Company AG., Berlin-Plötzensee, ein.

Prof. Dr. Carl Bosch

Geheimrat, Generaldirektor der I. G. Farben-Industrie (nicht zu verwechseln mit Robert Bosch, Stuttgart), trat in den Aufsichtsrat der Ford Motor Company AG., Berlin-Plötzensee, ein.

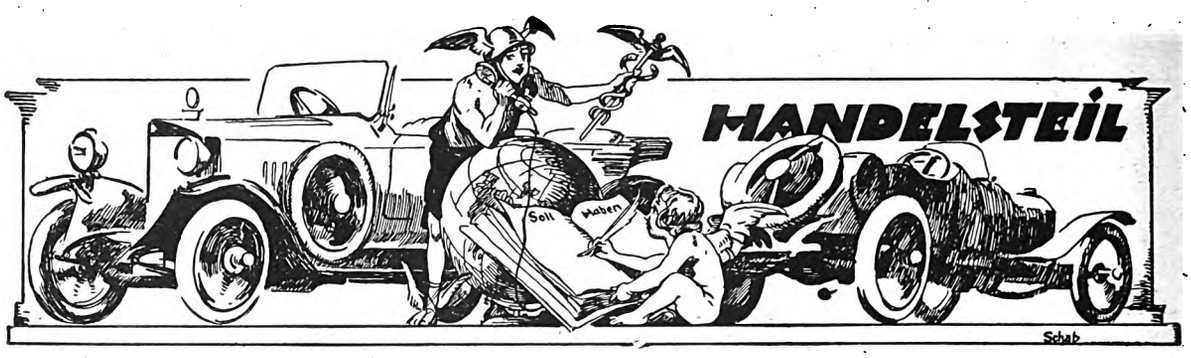
Ernst Hagemeier,

Mitglied der Direktion der Adlerwerke AG., Frankfurt a. M., wurde in den Vorstand des Reichsverbandes der Automobilindustrie berufen.

Walter Dobberwitz 60 Jahre

Der in der Fachwelt und bei vielen Automobilisten als langjähriger Verkaufsdirektor der Ley-Automobile (Loreley) bekannte Direktor Dobberwitz wurde vor kurzem 60 Jahre alt. Er ist zurzeit, wie wir erfahren, Repräsentant der Stoewer-Werke AG., die sich in letzter Zeit durch ihren Achtzylinder einen besonderen Namen gemacht haben.

Digitized by Google



Automobilindustrie und Kraftwagenabsatz in Oesterreich

Von Heinz Strakele, Wien

Der mit Mühe beigelegte Streik in der österreichischen Automobilindustrie, der um Mitte März d. J. die Gemüter beunruhigte und fast zu einer Generalaussperrung der österreichischen Metallarbeiter geführt hätte, hat auch das Interesse des näheren und ferneren Auslandes auf die österreichische Automobilindustrie und die Absatzmöglichkeiten für die Erzeugnisse derselben gelenkt.

Unter den metallverarbeitenden Betrieben Oesterreichs zählt die Automobilindustrie unzweifelhaft zu den am besten beschäftigten. Die stete Entwicklung des motorisierten Verkehrs, die Einstellung Tausender neuer Kraftwagen für die Personen- und Güterbeförderung und nicht zuletzt auch der wenigstens bis Ende 1928 äußerst befriedigende Verlauf des Exportgeschäftes, haben der österreichischen Automobilindustrie — die sich allerdings nur auf sechs Fabrikbetriebe beschränkt — eine außerordentlich günstige Konjunktur beschert, wie an Hand einiger für die Entwicklung der Automobilindustrie interessanten Daten zu entnehmen ist. Wie bei allen Ländern, die durch den Krieg in Mitleidenschaft gezogen wurden, waren die ersten Jahre nach Beendigung des Weltkrieges für den Absatz von Automobilen in Oesterreich nicht sehr günstig. Der gesamte Zusatzbedarf wurde aus Beständen der abrüstenden Armee gedeckt, die den Markt mit, wenn auch stark mitgenommenen, so doch billigen Kraftwagen überschwemmte, ganz abgesehen von den Hunderten italienischer „Tripolis-Fiat"-Wagen, die die fürsorgliche italienische Militärmission gegen entsprechende Honorierung in Oesterreich zurückließ.

In die Jahre 1919 bis 1921 fällt jedenfalls eine starke Steigerung der in Verkehr gestellten Kraftwagen, ohne daß jedoch die österreichische Automobilindustrie hieran nennenswert beteiligt gewesen wäre. Erst in den Jahren 1925 bis 1928 konnte die österreichische Automobilindustrie mit dem Auslande auf dem einheimischen österreichischen Absatzmarkt erfolgreich in Wettbewerb treten.

Die Entwicklung des Kraftfahrwesens in Oesterreich ist aus nachstehender Uebersicht über die Anzahl der verkehrspolizeilich gemeldeten Kraftwagen zu entnehmen, deren Anzahl betrug:

Ende	Personenwagen	Lastwagen	Zusammen
1919:	4 557	1 706	6 263
1921:	7 808	3 292	11 100
1923:	10 195	4 280	14 475
1925:	11 058	6 256	17 314
1927:	14 145	9 672	23 817
1928:	16 868	11 065	27 933

Die Zahl der registrierten Kraftwagen hat sich zwar von 1919 bis 1928 mehr als vervierein halbfacht, sie gibt aber nur ein unvollkommenes Bild über den tatsächlichen Absatz in Oesterreich. Der Inlandabsatz in Oesterreich betrug schätzungsweise nach Angaben des „Verbandes der österreichischen Automobilindustrie" in den letzten Jahren:

1926: 4500 Wagen
1927: 5800 Wagen
1928: 7500 Wagen

Die starke Steigerung des Absatzes im Jahre 1928 ist darauf zurückzuführen, daß in diesem Jahre erstmalig die Konsumfinanzierungsgeschäfte in der Autobranche auf eine breite Basis gestellt und überaus zahlreiche Verkäufe gegen monatliche Teilzahlungen (Zahlungsfristen von 12 bis 24 Monaten) getätigt wurden. Nachdem Ende März 1929 das Aufsichtsamt für Privatversicherung in Oesterreich sehr strenge Bestimmungen für das Kreditgeschäft bzw. für die Kreditversicherung erließ, war es notwendig, die Kreditbedingungen (die je nach Art des Finanzierungsinstitutes mit Mehrkosten in der Höhe zwischen 8 und 18 Prozent des Barkaufpreises verbunden waren) zu revidieren. Man erwartet, daß de neuen Kreditversicherungstarife vom Versicherungsaufsichtsamt noch vor Beginn des Frühjahrsgeschäftes genehmigt sein werden, so daß zweifellos mit Eintritt der besseren Witterung eine weitgehende Belebung des Autokreditgeschäftes zu erwarten ist.

Nach wie vor bietet aber Oesterreich für die einheimischen Automobilerzeuger nur ein bescheidenes Absatzgebiet. Einzelne Fabriken arbeiten mit mehr als 60 Prozent für die öffentliche Hand. Innerhalb der österreichischen Automobilindustrie hat frühzeitig eine sehr scharfe Rationalisierung Platz gegriffen, die sich vor allem in einer Produktionsspezialisierung äußert, wie sie auch für Deutschland vorbildlich sein könnte. Nach dem gegenwärtigen Produktionsstande kann mit Fug und Recht gesagt werden, daß es innerhalb der österreichischen Automobilindustrie keinen Wettbewerb gibt, denn jedes Unternehmen erzeugt andere Spezialitäten und Arten. Die sechs österreichischen Automobilfabriken sind:

„Steyr"-Werke AG. (Fabrik in Steyr, Oberösterreich).
Gräf & Stift AG. (Fabrik in Wien XIX).
Oesterr. Automobilfabriks AG. vorm. Austro-Fiat (Fabrik in Wien XXI).
Oesterr. Daimler-Puchwerke AG. (Fabriken in Wr. Neustadt bei Wien, Motorradfabrik in Graz).
Oesterr. Saurer-Werke AG. (Fabrik in Wien XI).
Automobilfabrik Froß-Büssing, Kommanditgesellschaft (Fabrik in Wien XX).
Automobilfabrik Perl AG. (Fabrik in Liesing bei Wien).

Die österreichische Automobilindustrie beschäftigt derzeit etwa 11– 12 000 Arbeiter, was gegenüber dem Jahre 1927 ein durchschnittliches Plus von 3000 bedeutet. In bezug auf die Fabrikations-

Digitized by Google

spezialisierung ist zu bemerken, daß diese die Zahl der Typen auf neun verminderte. Es erzeugen:

„Steyr"-Werke Personenwagen leichter Bauart und Schnellastwagen bis zu 5 Tonnen.

Gräf & Stift AG. Luxuspersonenwagen, Omnibusse für den Ueberlandverkehr und Schnellastwagen mit niedrigem Rahmengestell.

Austro-Fiat Schnellastwagen und Omnibusse für den Stadtverkehr (kleinere Bauart bis zu 18 Personen Fassung).

Saurer-Werke und ebenso

Froß-Büssing-Werke nur schwere Lastwagen und große Ueberlandomnibusse (letztere nahezu ausschließlich für öffentliche Körperschaften wie z. B. Postverwaltung, Gemeinden usw.).

Perl AG. Sechszylinder-Lastwagen und Elektro-Lastwagen.

Die Spezialisierung der Erzeugung hatte naturgemäß auch zur Folge, daß sich jene Unternehmungen, die einen besonders lebhaften Absatz zu verzeichnen hatten, eine Reihe von Hilfsindustrien angliederten. Die „Steyr"-Werke AG. z. B. besitzen ein eigenes Stahlwerk, das hauptsächlich die Erzeugung von Federn betreibt, ferner eine Kugellager-, eine Akkumulatoren- und eine Karosseriefabrik. Die Austro-Fiat AG. besitzt gleichfalls eine Karosseriefabrik, die überdies auch Anhängewagen für Lastkraftwagen erzeugt und auch die Austro-Daimler AG. hat sich in Gestalt der ehemaligen „Oesterr. Flugzeugfabriks AG. Oeffag" eine eigene Karosseriefabrik angegliedert.

Wie bereits erwähnt, spielt trotz des beträchtlich gesteigerten Inlandabsatzes die Ausfuhr für die österreichische Automobilindustrie eine führende Rolle. So ist z. B. bekannt, daß die „Steyr"-Werke mehr als die Hälfte ihrer Erzeugung (die im Jahre etwa 5000 Wagen beträgt, jedoch bis auf 10 000 gesteigert werden könnte) exportiert. In den letzten Jahren zeigte der Export österreichischer Automobile im Vergleich zur Gesamtproduktion nachstehendes Bild:

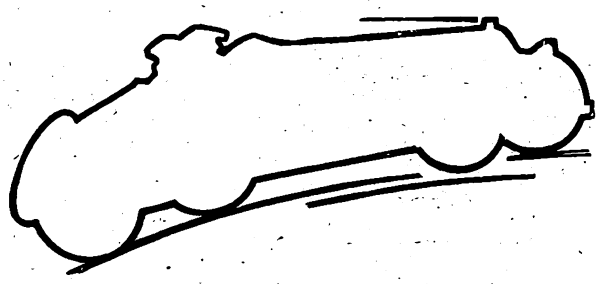
	Produktion	Export
1920:	?	2 359
1921:	?	2 766
1923:	4 500	2 095
1925:	?	2 149
1927:	7 500	3 252
1928:	10 000	4 000

Der wichtigste Abnehmer österreichischer Automobile ist das Deutsche Reich. In manchen Jahren hat Deutschland rund 60 Prozent des gesamten österreichischen Kraftwagenexportes aufgenommen, wie aus nachstehender Uebersicht zu entnehmen ist (Anzahl in Stück):

	1920:	405
	1921:	612
	1923:	700
	1925:	1264
	1927:	1861
Januar-Juli	1928:	1239

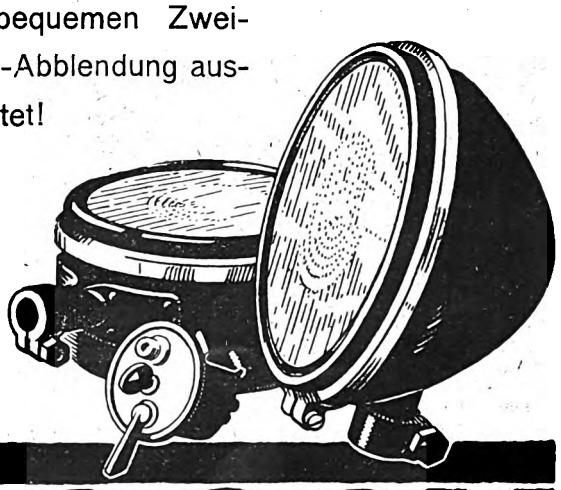
Neben Deutschland kommen als Abnehmer der Reihe nach in Frage: Ungarn, die Tschechoslowakei, Polen und Rumänien. Im Jahre 1923 wurden noch 108 Wagen nach Uebersee verkauft, im Jahre 1927 nur mehr 22.

Was nun die Einfuhr ausländischer Kraftwagen nach Oesterreich betrifft, reicht sie kaum über 1500 bis 2000 Wagen im Jahre hinaus, sie bleibt also weit hinter der Ausfuhr zurück, ein Umstand, der sowohl durch die hohen Zölle, als vor allem durch das System der Einfuhr-



Taghell beleuchtet

muß die Landstraße auf mehrere hundert Meter sein, wenn Sie die Geschwindigkeit Ihres Wagens, Ihres Motorrades bei Nachtfahrten voll ausnützen wollen. Die Überlegenheit der deutschen Lichtanlagen über die ausländischen Erzeugnisse ist allgemein bekannt. Verwenden Sie deshalb um Ihrer Sicherheit willen in Ihren Kraftfahrzeugen nur die guten, formschönen BOSCH-Scheinwerfer, die in Verbindung mit den altbewährten BOSCH-Lichtmaschinen starkes Fernlicht mit kräftiger Seitenstreuung geben. Alle BOSCH-Scheinwerfer sind mit der bequemen Zweifaden-Abblendung ausgerüstet!



BOSCH

ROBERT BOSCH A.-G. STUTTGART

8057 b

Digitized by Google

kontingente bewirkt wird. Die Einfuhrzölle in Oesterreich können allerdings nicht als prohibitiv gelten. Die österreichischen Automobilzölle sind jedenfalls geringer als in den meisten Nachbarstaaten, und es ist daher nicht ausgeschlossen, daß — insbesondere unter dem Drucke der Transaktion General Motors-Opel — eine Erhöhung der österreichischen Automobilzölle eintritt, wenigstens hat Generaldirektor Sääf der „Steyr"-Werke kürzlich in einem Zeitungsartikel einen dahingehenden Wunsch ausgedrückt, für den Fall, daß die Ausfuhr der österreichischen Kraftwagenindustrie durch die Amerikanisierung der Opelwerke und die Verwirklichung großzügiger Pläne Fords gehemmt werden sollte. Gegenwärtig unterliegen Kraftwagen folgenden Zöllen:

a) bis 1000 kg Gewicht und einem Wert bis 4500 Goldkronen, offene Karosserien, 120 Goldkronen je 100 kg plus 25 v. H. vom Wert;
b) alle anderen Arten von Kraftwagen 40 v. H. vom Wert;

in beiden Fällen zuzüglich 7 v. H. Warenumsatzsteuer.

Im Gegensatz zu anderen Staaten ist der Anteil der amerikanischen Kraftwagen unter den zur Einfuhr gelangenden nicht der größte. Im Durchschnitt der drei letzten Jahre verteilte sich die Einfuhr wie folgt:

38 v. H. auf französische Wagen,
26 v. H. auf amerikanische Wagen,
17 v. H. auf italienische Wagen,
15 v. H. auf tschechoslowakische Wagen,
1 v. H. auf reichsdeutsche Wagen,
3 v. H. auf belgische, englische u. a. Wagen.

Von den französischen Marken halten sich Renault und Citroën nahezu die Wagschale. Auf Grund des Straßenbildes dürften in den letzten Monaten die Renaultwagen sogar einen Vorsprung erreicht haben. Die amerikanischen Marken sind neben Ford und Chryssler insbesonders Lincoln, Chevrolet, Dodge, die italienischen zum überwiegenden Teile Fiat, und die tschechoslowakischen zumeist Tatra- und Praga-Wagen. Die reichsdeutschen Marken beschränken sich auf Mercedes und Opel, ferner Hanomag, und erst in den letzten Monaten beginnen hie und da Dixi, Brennabor, Horch u. a. im Straßenbild aufzutauchen.

Der Absatz ausländischer Kraftwagen scheint durch die Zölle und Kontingente lange nicht so behindert wie durch die geradezu mittelalterlichen Steuermaßnahmen. Von den neun Bundesländern Oesterreichs (Wien, Burgenland, Kärnten, Niederösterreich, Oberösterreich, Salzburg, Steiermark, Tirol und Vorarlberg) hat jedes seine eigene Kraftwagensteuer, und diese wird nach ganz verschiedenen Gesichtspunkten errechnet, je nachdem, ob es sich um Personenwagen, Lastwagen oder Taxis handelt, aber selbst zwischen den einzelnen Kategorien gibt es wieder unterschiedliche Besteuerungen. So sind z. B. die Lastkraftwagen in Wien steuerfrei, ebenso die Motorräder, während sie in den Ländern besteuert werden, und zwar sehr verschieden, so daß z. B. ein bestimmter Kraftwagen in Tirol doppelt soviel Steuer zu entrichten hat wie z. B. in Kärnten oder dem Burgenland.

Dieses Steuerchaos soll nun allerdings durch eine einheitliche Benzinverbrauchssteuer ersetzt werden, und man hat sich im Prinzip auch schon darauf geeinigt, diese mit 14 bis 20 Groschen (9—12 Pfennig) je Liter festzusetzen. Die Durchführung eines gesamtstaatlichen Benzinsteuergesetzes ist vorläufig nur dadurch unmöglich, weil sich bisher keine Einigung über die Höhe der Anteile, die die einzelnen Länder aus dem Gesamtertrag erhalten würden, erzielen ließ. *1497*

Firmenberichte

Bayerische Motorenwerke A.-G., München. In der ordentlichen Generalversammlung teilte Generaldirektor Popp nach einem Rückblick auf das vergangene Geschäftsjahr mit, daß im neuen Geschäftsjahr der Ausbau der Fabrikanlagen in der Hauptsache beendet sei und die Werke in jeder Hinsicht konkurrenzfähige Artikel erzeugen können.

Auf dem Gebiete des Motorrad- und Kleinwagenbaues habe der abgelaufene strenge Winter eine große Verzögerung der Saison mit sich gebracht. Die darauf folgende Belebung war unter den Auswirkungen der schwierigen finanziellen Verhältnisse in Deutschland nur von kurzer Dauer. Im Flugmotorenbau seien wieder große Auslandaufträge abgeschlossen. Leider scheine in diesem Jahre der Inlandbedarf einen starken Rückschlag zu erleiden, teilweise veranlaßt durch die Etatskürzungen für die deutsche Luftfahrt. Aus diesem Grunde sei die Gesellschaft auch gezwungen gewesen, einen Teil der Belegschaft abzubauen. In dem Werke Eisenach werde die Modernisierung des bisherigen Dixi-Wagens vorbereitet, in der Hauptsache durch Verwendung einer modernen Ganzstahlkarosserie, welche von den Ambi-Budd-Werken bezogen werde. Die offenen Karosserien werden ebenfalls in moderner Form nach wie vor in Eisenach selbst hergestellt. Direktor von Stauss (Berlin) bemerkte, daß sich in Durchführung des Eisenacher Vertrages Schwierigkeiten ergeben hätten. Bei dem Vertrag sei vorgesehen gewesen, daß die Verkäufer 800 000 RM BMW.-Aktien erhalten sollten, für die den Käufern ein Preis von 250 Prozent garantiert worden war. Es sei dies zu einem Zeitpunkt geschehen, in dem sehr starke Kursrückgänge an der Börse nicht vorauszusehen waren. Präsident Castiglioni habe dies Engagement auf sich genommen und die Aktien zur Verfügung gestellt. Die aufgetretenen Meinungsschwierigkeiten seien zur Zufriedenheit beigelegt, ebenso auch die Differenzen in der Auslegung eines Vertrages von 1925 zwischen BMW. und der Castiglioni nahestehenden Auslandgesellschaft. Aus letzterem Vertrage habe die Gesellschaft Rückvergütungen erhalten. Bei dem Eisenacher Vertrage könne von einem Verlust von 1 Mill. RM. nicht gesprochen werden, da die Gesellschaft eine Rückendeckung in der Form der Castiglioni-Verpflichtung gehabt hätte. Auf eine Anfrage, ob sich die großen Investitionen in München und Eisenach entsprechend rentieren würden, erwiderte Generaldirektor Popp, daß im Motorradbau die vorhandene Produktion absolut verkauft werde. Sie werde etwa 25 Prozent höher sein als im Vorjahre; allerdings seien die Preise etwas schlechter. Im Flugmotorenbau sei ein Auftragsbestand von 50 Prozent des Vorjahres vorhanden. Man hoffe aber, noch weitere Aufträge hereinzubekommen. Im Kleinwagenbau sei eine Verzögerung des Saisongeschäftes von sechs bis acht Wochen infolge des strengen Winters eingetreten. Die alten Typen seien verkauft. In einigen Wochen (Mitte Juli) werde mit dem Verkauf eines neuen Typs begonnen werden,

Digitized by Google

wenn auch die Preise zurückgegangen seien, so seien sie doch nicht so stark gesunken, wie vielfach behauptet worden ist.

Errichtung einer Ford-Fabrik in Polen. Wie aus Warschau gemeldet wird, verhandelt dort ein Direktor der Ford-Werke mit der polnischen Regierung über die Errichtung einer Automobilfabrik mit einer monatlichen Kapazität von 250 Wagen. *1556*

Deutsche Edelstahlwerke, Bochum. Das der Firma gehörende Glockenstahlwerk vormals Richard Lindenberg in Remscheid-Hasten wird stillgelegt. Die Betriebsanlagen, soweit sie noch verwendbar sind, werden nach Krefeld überführt. Die Grundstücke und Gebäude sollen verkauft werden. Die Belegschaft, die nach der früheren Stillegung des Magnetwerkes noch etwa 300 Angestellte und Arbeiter beträgt, soll nach Krefeld übersiedeln.

Deutsche „Steyr-Werke" Vertriebsgesellschaft m. b. H., Berlin. Das Zentralbüro ist verlegt worden nach Berlin-Halensee, Nestorstr. 23-25. Dort befinden sich auch die Reparaturwerkstätten. Die Filiale Berlin bleibt, wie bisher, Berlin W 62, Budapester Str. 1.

Berlin - Karlsruher Industriewerke Akt. - Ges. Eine Dividende gelangt wiederum nicht zur Verteilung. Die Gewinn- und Verlustrechnung zeigt vielmehr einen summarisch ausgewiesenen Gewinn aus Fabrikation, Mieten und Beteiligungen von 2,798 Mill. M. (i. V. 2,122 Mill. M.), weiter Sondergewinne aus Grundstücksverkäufen, Prozeßgewinnen und Steuerrückvergütungen von 2,316 Mill. M. (—), andererseits Handlungsunkosten einschl. Steuern, Zinsen und Pensionen von 1,510 Mill. M. (1,255 Mill. M.), Abschreibungen auf Gebäude von 198,759 M. (210 000 M.), Abschreibungen auf Maschinen 341 878 M. (361 426 M.), Minderbewertung der Vorräte 2,515 Mill. M. (—) und Abschreibungen auf Kreditoren von 328 492 M. (—), so daß ein Reingewinn von 1,265 Mill. M. verbleibt, der aber noch den Vortrag von 1,044 Mill. M. aus dem Vorjahre enthält.

Büssing übernimmt Mannesmann Mulag. Es sind nunmehr die Verhandlungen der Büssing-Werke in Braunschweig mit der Mannesmann-Mulag (Motoren und Lastwagen AG.) i. L., Aachen, abgeschlossen worden. Danach gehen das Ersatzteillager nebst Grundstücken, Gebäuden, Maschinen, Ausrüstungen usw. an die Büssing-Werke über, welche Mannesmann-Mulag-Ersatzteile weiter wie bisher in Aachen fabrizieren werden. Gleichzeitig sind auch die gesamten Gesenke, Vorrichtungen, Modelle, Zeichnungen, Patente, Kartotheken usw. von den Büssing-Werken übernommen worden. — Diese Transaktion betrifft selbstverständlich die Mannesmann-Automobilwerke in Remscheid nicht, die den Firmentitel der Mannesmann-Mulag fortführen wird. (B. T.)

Rhenania-Ossag Mineral-Oel-Werke Akt.-Ges., Düsseldorf. Es wurde beschlossen, den Reingewinn von 5 824 388 M. zur Deckung des Verlustvortrages aus dem Vorjahre von 2 131 168 M. zu verwenden und den Rest vorzutragen. Nach dem Jahresbericht stand das Geschäftsjahr im Zeichen eines weiteren beträchtlichen Ausbaus der Produktions- und Vertriebsorganisation. Insbesondere wurden erhebliche Mittel zur Vergrößerung der inländischen Fabrikationskapazität verwendet. Neben dem Ausbau und der Verbesserung der bestehenden Anlagen geschah dies vor allem durch die Erbauung einer neuen Destillations- und Raffinationsanlage in Harburg. Im Berichtsjahr erfolgte die Uebernahme des Vermögens der Oelwerke Stern-Sonneborn Akt.-Ges. in Hamburg, für die eine Kapitalerhöhung um 3 615 000 M. benötigt wurde.

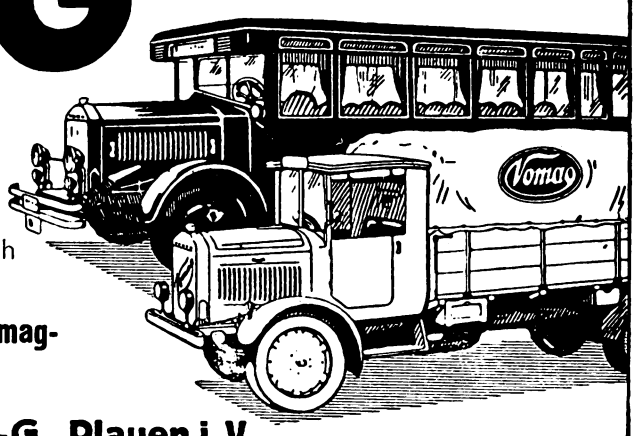
VOMAG

Unerreicht

In Konstruktion, Material und Leistung

Unter schwierigsten Verhältnissen tausendfach bewährt

Große Vorteile durch das einzig dastehende Vomag-Finanzierungssystem



Vogtländische Maschinenfabrik A.-G., Plauen i. V.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Mercedes-Benz im Verkehr der Großstadt
32 Mercedes-Benz-Omnibusse wurden von der Stadt Wiesbaden bei der Umstellung des Straßenbahnverkehrs auf Omnibusbetrieb in Betrieb genommen

Mercedes-Benz in Wiesbaden

Bei dem kürzlich abgehaltenen Automobilturnier in Wiesbaden konnte die Marke Mercedes-Benz wieder außerordentliche Erfolge davontragen. Die fünf ersten Plätze der großen „Deutschen Sternfahrt nach Wiesbaden" wurden von Mercedes-Benz-Fahrern belegt. Beide Preisträger waren mit dem neuen Typ „Stuttgart 260" (10/50 PS) an der Südspitze Spaniens von Tarifa bei Gibraltar gestartet und haben in den vorgeschriebenen vier Tagen rund 2400 Kilometer zurückgelegt, ein sportliche Leistung, die den Fahrern wie dem neuen Modell das allerbeste Zeugnis ausstellt. Die anderen hervorragenden Leistungen der Mercedes-Benz-Fahrer wurden von der Turnierleitung durch Zuerkennung des Agrippina-Team-Preises der besten Mannschaft besonders gewürdigt.

Auch die Schönheits-Konkurrenz brachte Mercedes-Benz einen überwältigenden Erfolg. 29 Privatwagen und 28 Fabrikwagen, zusammen 57 Mercedes-Benz-Wagen, stellten sich den Preisrichtern. 55 Wagen, darunter sämtliche Fabrikwagen, wurden mit Preisen ausgezeichnet. Insgesamt erhielt Mercedes-Benz 26 erste, 23 zweite und 6 dritte Preise. Interessant ist, daß z. B. sämtliche gezeigten Limousinen des Achtzylinders, Typ „Nürburg", mit ersten Preisen bedacht wurden.

Die ausgezeichneten Ergebnisse, die Mercedes-Benz auch dieses Jahr wieder in Wiesbaden für sich buchen konnte, waren ein neuer eindrucksvoller Beweis für die Tatsache, daß die deutsche Weltmarke im Wettbewerb mit den namhaften Firmen des In- und Auslandes — im ganzen nahmen fast 300 Wagen an der Schönheitskonkurrenz teil — immer des größten Erfolges sicher sein darf. *1532*

Auch Adler schnitt in Wiesbaden vorzüglich ab

Besonderes Interesse erweckten auch die Adlerwagen, die mit einer Reihe von außerordentlich schönen Serien- und wundervollen Spezialkarosserien vertreten waren. Aeußere Gestaltung, Lackierung und Inneneinrichtung aller Adlerwagen waren von ausgewähltem Geschmack und fanden allseitige Bewunderung, die in der Prämiierung zum Ausdruck kam. Von 24 zur Schau gestellten Adlerwagen aller Typen und Karosserieformen wurden 13 mit ersten Preisen, 6 mit zweiten und 5 mit dritten Preisen ausgezeichnet. Besonderen Eindruck machten die schönen und bequemen Standard-8-Achtzylinderwagen, die in Harmonie und Linienführung, Farbe und Polsterung unübertroffen waren. Ebenso fand der neue Adler-Favorit mit Recht viele Liebhaber, da für einen so niedrigen Preis kein bequemerer und leistungsfähigerer Wagen in dieser Klasse geboten werden kann. Auch der Favorit hatte Anteil an den zahlreichen Prämiierungen, die die Adlerwagen mit zu den schönsten und begehrtesten der ganzen Veranstaltung stempelten. *1533*

Digitized by Google

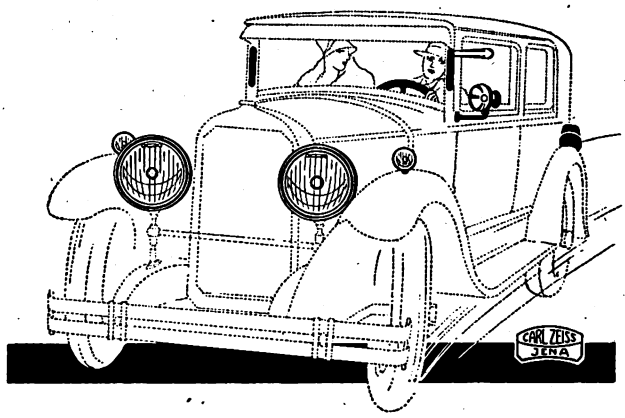
Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter



Wer seinen Wagen selbst fährt, weiß, daß er sich nicht nur auf den Motor und seine Steuerung muß jederzeit verlassen können, sondern auch auf das zur Entlastung des Fahrers geschaffene Zubehör.
Zeiss-Autozubehör ist so gebaut und in der Praxis erprobt, daß es allen Anforderungen gerecht wird. Es trotzt den Erschütterungen der Fahrten über schlechte Straßen, den Einflüssen von Wind, Staub, Regen und Schnee, bleibt jederzeit dienstbereit, verläßlich. Verlangen Sie ausdrücklich Zeiss-Zubehör zu Ihrem Wagen! Wo er nicht schon serienmäßig damit ausgerüstet wird, bauen Fabrik oder Händler auf Ihren Wunsch gerne Zeiss-Zubehör ein.

ZEISS

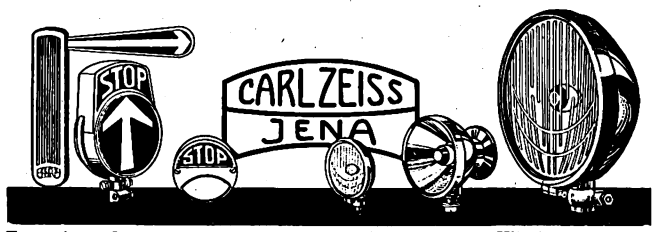
Auto-Zubehör

Jederzeit - dienstbereit!

Zeiss-Scheinwerfer und *Sucher* mit Kristallglas-Spiegeln, Nebellicht oder Doppelfaden-Abblendung. *Zeiss-Contax*, das eindeutige Drei-Richtungs-Signal. *Zeiss-Winker* mit dem deutlichen Pfeil. Die automatische Rückschaltung *Conar* schaltet Contax oder Winker nach durchfahrener Kurve selbsttätig auf die Geradeaus-Stellung zurück. *Zeiss-Signal-Ringe* und bequeme Licht- und Richtungsschaltung am Steuerrad.

Bezug durch die Automobilfabriken und den Fachhandel.

Ausführlicher Katalog „Auto 367" kostenfrei von Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.



Text: Auto G Klischee 5916, 5917

Sonderausstellung der Taxi Verkaufs G. m. b. H.

Zu einer interessanten Veranstaltung hatte die Gesellschaft, die autorisierte Vertretung der General Motors G. m. b. H. für den Verkauf von Chevrolet Kraftdroschken in Groß-Berlin, ihre Interessenten und Geschäftsfreunde eingeladen. Die General Motors hat bekanntlich vor kurzem den neuen 6-Zylinder-Chevrolet auch als Kraftdroschke unter der Bezeichnung „Einheitsdroschke" herausgebracht und hat bei der Konstruktion sämtliche Erfahrungen auf dem Gebiete des Karosseriebaues und des Droschkenwesens berücksichtigt, um nicht nur den Fahrgästen, sondern auch dem Führer seinen Dienst so angenehm wie möglich zu machen.

Der niedrige Preis der Kraftdroschke, die in jeder Hinsicht den polizeilichen Vorschriften entspricht und die mit der vollständigen Droschkenausrüstung, wie Winker, Frei-Lampen, Stoßstangen, automatische Scheibenwischer und 5 Reifen geliefert wird, zusammen mit den hervorragenden Fahreigenschaften des Chevrolet gibt dem Besitzer die größte Ausnutzungsmöglichkeit. *1545*

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße.** Mod. Trpt. 20. April 1929, S. 4. Schilderung der Verhältnisse in der Schweiz. Jahresbericht der Suisse Express Société Anonyme (Sesa). Zusammenarbeit mit der Eisenbahn. — Personen- und Güterverkehr.

I. **Ueber die Zusammenarbeit in der amerikanischen Automobilindustrie.** Reeves. Motzschrft. Februar 1929, S. 66. Gemeinschaftsarbeit. Tätigkeit der Handelskammer für Automobilwesen der USA. dabei.

I. **Einheitstyp, nicht Einheitswagen.** Kleczewer. Motzschrft. Februar 1929, S. 59. Einheitswagen unmöglich, Einheitstyp ist aber Erfordernis der Zeit.

IIa. **Berechnung der tatsächlichen Motorleistung.** Dupré. PL. 15. Januar 1929, S. 33. Drehmoment, Leistung, Brennstoffverbrauch.

IIa. **Der leichte Dieselmotor der Motorenfabrik Deutz AG.** Siva. PL. 15. Januar 1929, S. 49. Beschreibung des Motors mit vier und sechs Zylindern. 55 und 85 PS.

IIa. **Der 17,3-PS-Essex-Wagen.** Motor (London). 20. November 1928, S. 839. Volkstümlicher amerikanischer Wagen (5000 M. mit geschlossenem Aufbau). Sechszylinder, Vierradbremse. Geschwindigkeit 5 bis 87 km.

IIa. **Zurück zum Vierzylinder-Motor.** Mod. Trpt. 27. April 1929, S. 16. Beliebtheit des Sechszylinder-Motors, aber hohe Kosten. Demgegenüber Vorteile des Vierzylinder-Motors, namentlich vom Standpunkt des Betriebs.

IIa. **Neue Achtzylinder-Wagen Jordan und Peerless auf der Ausstellung.** Aut.-Ind. 12. Januar 1929, S. 51. Beschreibung einer Anzahl Neuerungen auf der New-Yorker Ausstellung.

IIa. **Drei neue schnellaufende Dieselmotoren in Deutschland.** Heldt. Aut.-Ind. 19. Januar 1929, S. 82. Deutz, Krupp, Körting auf der Berliner Ausstellung.

IIa. **Einfluß der Hitze auf Kolben aus Aluminiumlegierung.** Du Bois. Aut.-Ind. 19. Januar 1929, S. 90. Regelung der Zündung beeinflußt die Erwärmung des Kolbens. Hohe Temperatur des Wassermantels verlangsamt Wärmeanstieg des Kolbens. Einfluß der Vorgänge in der Verbrennungskammer.

IIa. **Der neue „Wanderer"-2½-Liter-Sechszylinder.** Auto-Rundschau. 15. Februar 1929, S. 77. Eingehende Beschreibung des Wagens mit vielen Abbildungen.

IIa. **Achtzylinder-Brasier-Wagen mit Vorderradantrieb.** Motor (London). 9. Oktober 1928, S. 506. Getriebe liegt vor dem Motor und der Vorderachse, die gewöhnliche Bauart hat. Differential hinter dem Kühler. Besondere Bauart der Steuerung.

IIa. **Ein neuer 21/60-PS-Sechszylinder-Wolseley.** Motor (London). 9. Oktober 1928, S. 506. Erste Beschreibung einer neuen Bauart. Kräftige Kurbelwelle. Von oben gesteuerte Ventile. Alle Teile am Motor leicht zugänglich. Hochdruckschmierung mit Filterung. Kuppelung und Schieber werden beschrieben. Vierradbremse.

IIa. **Der neue Achtzylinder-Bianchi.** Motor (London). 30. Oktober 1928, S. 699. 23/75-PS-Motor, 2,75 l Zylinderinhalt. Kuppelung und Getriebe bilden eine Einheit mit dem Motor. Fahrgestell sehr niedrig gehalten.

IIa. **Neuer Chevrolet-Sechszylinder-Wagen.** Aut.-Ind. 17. November 1928, S. 734. 46-PS-Motor. Preis derselbe wie Vierzylinder.

IIa. **Leichte Dieselmotoren für Kraftwagen und Luftfahrt.** Delanghe. Gén. civ. 30. März und 6. April 1929, S. 306 und 328. Beschreibung des MAN-Motors, des Beardmore-Motors, des Daimler-Benz-Motors, Deutz-Motors, Maybach-Motors. Bedeutung der leichten Dieselmotoren.

IIa. **Neues Thornycroft-Omnibus-Fahrgestell.** Mod. Trpt. 20. April 1929, S. 22. Sechsrad-Omnibus mit Sechszylinder-Motor von 41/85 PS.

IIg. **Neue Aufbauten für Studebaker-Chassis.** Bus Transp. April 1929, S. 217. Beschreibung von Aufbauten für Omnibusse für Stadt- und Fernverkehr. Bauliche Einzelheiten.

IIk. **Entwicklung der Wagen mit mehr als vier Rädern im Ausland.** Sira. PL. 15. Januar 1929, S. 40. Sechsradwagen in England und Deutschland.

IIIa. **Zur Sicherung des Verkehrs an Eisenbahnübergängen.** K. A. M. Verktechn., 21. Dezember 1928, S. 939. Kritische Besprechung der Denkschrift des ADAC.

IIIa. **Planwirtschaft im öffentlichen Kraftwagenverkehr.** Steinhoff. Verktechn., 8. Februar 1929, S. 81. Hildesheimer Tagung. Planmäßige Entwicklung des Kraftverkehrs ist im Regierungsbezirk Hildesheim geplant. Ausschuß zu diesem Zweck.

VI. **Schwere Wagen auf der Kraftwagen-Ausstellung in Glasgow.** Johnston. PL, 13. Januar 1929, S. 53. Ueberwiegen der 6-Zylinder-Motoren. Beschreibung einiger ausgestellten Wagen.

IX. **Ersparnis von 350 000 Dollar für Gleisarbeiten.** Plimpton. Bus Transp., April 1929, S. 189. Oakland ist mit der Insel Alanuda durch einen Tunnel als Ersatz für eine Brücke verbunden worden. Dadurch, daß die Gesellschaft, die früher Straßenbahnwagen über die Brücke laufen ließ, für den Verkehr durch den Tunnel zum Autobusbetrieb überging, hat sie 350 000 Dollar gespart.

IX. **Aufbau des Fahrplans, um Kurzverkehr auf langer Strecke zu fördern.** Edwards. Bus Transp., April 1929, S. 184. Grundsätze für Aufstellung des Fahrplans. Anpassung an Bedürfnis. Ausnutzung der Erfahrungen der Fahrer.

IX. **Bezahlung der Fahrer nach der Leistung.** Lindsey. Bus Transp., April 1929, S. 203. Berechnung des Lohnes nach der Zeit, dem zurückgelegten Weg, der Art der Straßen, der Geschwindigkeit, ob Tag oder Nacht.

IX. **Das Verhältnis billiger Wagen bleibt ziemlich dasselbe.** Blanchard. Aut.-Ind., 19. Januar 1929, S. 80. Es wird erwartet, daß dieses Jahr über 2 Millionen Wagen verkauft werden, die weniger als 800 Dollar kosten.

Abonnementspreis: Jährlich M. 16.— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands; halbjährlich M. 8.—. Für das Ausland jährlich M. 24.— Einzelnummer M. 0.75, ausschl. Porto. **Anzeigenpreise:** Nach Tarif. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

111 24291

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG
von
Kraftfahrzeugen
(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME
Im Jahre 1928 rund
29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT
FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 13. XXXI. Jahrg. Berlin, 1. Juli 1929

Digitized by Google

Auf die höchsten Gipfel der Berge

Adler-Standard-Wagen

errangen ihren Weltruf durch:
Schnelligkeit und Zuverlässigkeit,
rasches Anzugsmoment und Geschmeidigkeit,
unübertroffenes, sicheres Bremsvermögen.
Ein Wunderwerk in der Hand des Lenkers!

„Adler-Standard 6" 10/45 PS 4—5 s. Limusine RM 6750.—
„Adler-Standard 6" 12/50 PS 4—5 s. Limusine RM 6975.—
„Adler-Standard 6" 12/50 PS 6—7 s. Limusine RM 8300.—
„Adler-Standard 8" 15/70 PS 6—7 s. Limusine RM 10500.—
ab Werk.

ADLER

ADLERWERKE vormals Heinrich Kleyer A.-G., FRANKFURT A. M.
Vertreter an allen bedeutenden Plätzen

Digitized by Google

Amtliche Mitteilungen

des

Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Schriftleitung: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des MMV., Berlin.

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407.

Wer besitzt noch alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau?

Zur Vervollständigung einzelner Jahrgänge fehlen dem Generalsekretariat folgende Hefte:

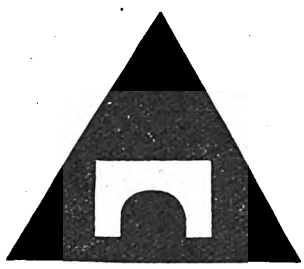
1901	Heft 6	1916	Heft 7 und 8
1903	„ 5	1918	„ 11 und 12
1904	„ 4 und 5	1919	„ 1 und 2
1905	„ 3	1924	„ 2, 3, 4, 5, 6 und 7
1914	„ 14	1927	„ 15

Ferner fehlt das Inhaltsverzeichnis zum Jahrgang 1911. Wir bitten diejenigen Mitglieder, die uns aus ihren Beständen diese Hefte zur Verfügung stellen können, um Benachrichtigung. Angebote sind zu richten an das Generalsekretariat des MMV., Berlin SW 11.

Verkehrszeichen für Brücken

Erfahrungsgemäß bedingt jede Art von Brücken eine gewisse Beschränkung der Fahrbahn. Führt die Straße über die Brücke hinweg, so entsteht oft eine bogenförmige Erhebung in der Bahn, die bei schneller Fahrt den Wagenfedern gefährlich werden kann. Führt die Brücke über die Straße hinweg, so ist die Sicht behindert und doppelte Vorsicht geboten. Handelt es sich gar um Zug- oder Drehbrücken, wie sie z. B. Holland hat, so ist ein sofortiges Anhalten des Fahrzeuges unerläßlich.

Um all diese Gefahrenmomente, die durch Brücken auf den Verkehrsstraßen entstehen, in geeigneter Weise zu kennzeichnen, hat bei den kürzlich in Paris stattgefundenen Sitzungen der IACR. der Automobilclub von Deutschland als Vertreter der deutschen Automobilklubs die Einführung eines neuen Verkehrszeichens befürwortet, das in schwarzem, dreieckigem Felde einen weißen Brückenbogen darstellt und geeignet erscheint, in einwandfreier Weise den Automobilisten auf die Nähe einer Brücke aufmerksam zu machen, damit er rechtzeitig seine Fahrt darauf einrichten kann.



MMV.-Vereinsabzeichen

Um eine weitere Verbreitung unserer Vereinsabzeichen zu ermöglichen, haben wir die Preise derselben nunmehr wie folgt ermäßigt:

Wagenschilder	RM. 10,—
Knopfabzeichen und Broschen	RM. 3,50
Mützenabzeichen	RM. 5,—
Wimpel, doppelseitig bestickt	RM. 5,—

Farbige Abbildungen sind jederzeit im Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5, erhältlich.

Jedes Mitglied, welches dem MMV. drei neue Mitglieder zuführt, erhält als Werbeprämie ein Vereinsabzeichen nach freier Wahl.

Europa im Automobil

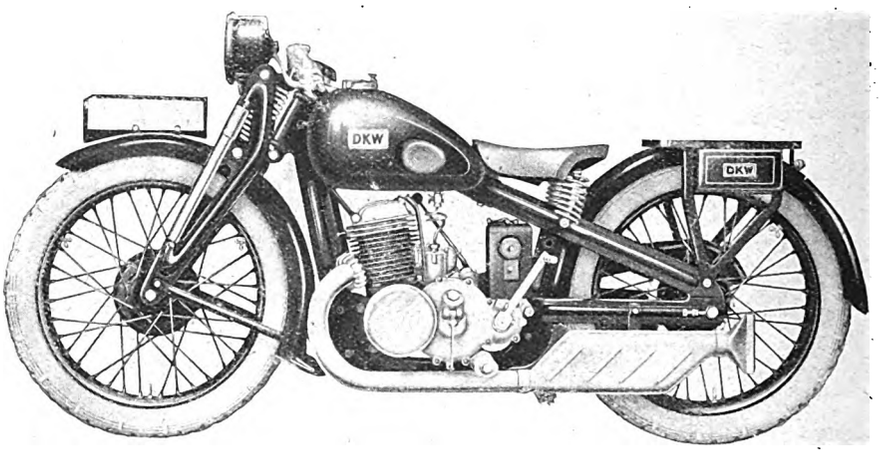
Wir machen unsere Mitglieder darauf aufmerksam, daß sie durch uns das Buch **Europa im Automobil** (Offizieller Führer des Internationalen Verbandes Anerkannter Automobil-Clubs [IACR.]) zu bedeutend ermäßigtem Preise beziehen können. Der Ladenpreis beträgt RM. 16,—, der Preis für Mitglieder des MMV. **RM. 12,— zuzüglich Porto.**

◆ *Vernichte nie ein Triptyque!* ◆

Digitized by Google

DKW

„LUXUS 500“



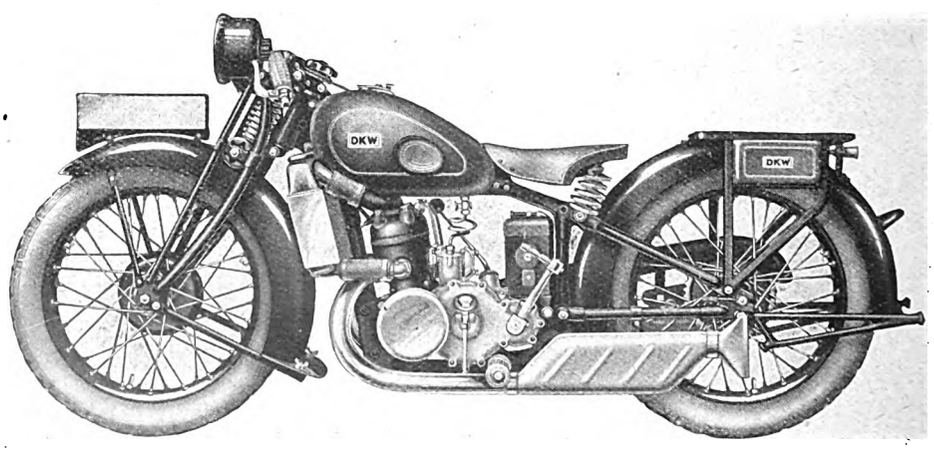
Das preiswerteste deutsche Motorrad der 500 ccm-Klasse. Zweizylinder-Zweitaktmotor, 500 ccm, 14 PS, ca. 100 Std./km, Satteltank, angeblocktes Dreiganggetriebe mit Kugelschaltung.

Kassapreis ab Werk ohne Licht RM. 1095,—

Günstige Ratenbedingungen

Ganz unerreicht ..... sind die beiden DKW-Zweitakt-Zweizylinder in dem hohen Beschleunigungs- u. Durchzugsvermögen dank der ununterbrochenen Kraftabgabe, da auf jede Kurbelwellenumdrehung wie bei einem Viertakt-Vierzylinder-Automobilmotor 2 Krafthübe erfolgen.

„SUPER SPORT 500“



Diese neue DKW-Schöpfung überragt alles bisher Dagewesene an Schnelligkeit, Hochleistung und Zuverlässigkeit. 18 PS, 500 ccm, Zweizylinder mit Wasserkühlung, ca. 120 Std./km, Satteltank, angeblocktes Getriebe m. Kugelschaltung.

Kassapreis ab Werk ohne Licht RM. 1385,—

Günstige Ratenbedingungen

Prospekte und Vertreternachweis durch:

DKW-ZSCHOPAU 2, DKW-POSTAMT AE

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E.V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT
MOTORRADWELT

Heft 13 | Berlin, 1. Juli 1929 | 31. Jahrgang

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500 — für den Bezieher und RM. 1500, — für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung —, eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

INHALT

Amtliche Mitteilungen des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins		Deutsche Autos in Barcelona	Seite 269
Wer besitzt noch alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau?	Seite 257	Sechster Genfer Automobilsalon 1929	„ 269
Verkehrszeichen für Brücken	„ 257	Autorecht — Steuerfragen	„ 270
MMV.-Vereinsabzeichen	„ 257	Wer ist wo?	„ 271
Europa im Automobil	„ 257	Zielfahrt nach Wien	„ 271
W. KORT, Im Auto vom Mittelländ. Meer zum Persischen Golf	„ 260	Hoher Einfuhrbedarf an Automobilen in Rumänien	„ 272
STOCKMAR, Autofahrt nach der Schweiz	„ 263	Kleine Mitteilungen	„ 273
Der Sieg des Autos über die Schiene in Nordafrika	„ 265	Kurse	„ 274
Automobil- und Motorenfabrikation	„ 266	Firmenberichte	„ 275
Die Garagenfrage in Technik, Wirtschaft und Verwaltung	„ 267	Mitteilungen aus der Industrie	„ 276
Fragekasten	„ 268	Fachliteratur	„ 280

Mit der vorliegenden Ausgabe haben wir die bisherige Zeitschrift

Automobil-Welt—Flugwelt

mit unserer

Automobil-Rundschau

verschmolzen.

Die bisherigen Abonnenten der „Automobil-Welt—Flugwelt" erhalten in Zukunft unsere „Automobil-Rundschau" mit dem Untertitel „Automobil-Welt—Flugwelt".

Durch die Verschmelzung der Zeitschrift entsteht den bisher durch die Zeitschrift „Automobil-Welt—Flugwelt" versicherten Abonnenten kein Ausfall. Wir haben uns mit der Risikoträgerin der Versicherung, der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, in Verbindung gesetzt und mit ihr vereinbart, daß die Versicherung in voller Höhe und unter voller Anrechnung der bisher zurückgelegten Karenzzeiten bestehen bleibt.

Wir bitten die Leser der „Automobil-Welt—Flugwelt", das dem früheren Herausgeber bewiesene Vertrauen auch auf uns übertragen zu wollen; es wird unser Streben sein, dieses nach jeder Richtung hin zu festigen und zu rechtfertigen.

Verlag der „Automobil-Rundschau — Automobil-Welt—Flugwelt"

Digitized by Google

Im Auto

vom Mittelländischen Meer zum Persischen Golf*)

Von W. KORT

Auffallend war in Kermanschah der Einfluß der Russen, der ungleich stärker zu sein schien als der englische. Dr. Neinhaus repräsentierte den deutschen Einfluß und hatte durch die Junkers-Flugverkehrslinie eine besonders starke moralische Stütze. Aber die deutsche Industrie gewann nicht recht an Boden. Hauptsächlich die Autoindustrie konnte mit ihren teuren Wagen gegen die billigen amerikanischen und sehr guten, billigen englischen Wagen nicht ankommen, und ich mußte es auf meiner ganzen Reise hören, daß anscheinend die deutsche Industrie mit ihren engen Zahlungsbedingungen, wirklich zu hohen Preisen und auffälligem Mangel an Verständnis für Propaganda der Vorliebe des Persers für die solide deutsche Ware nicht Rechnung zu tragen weiß. Die Perser, besonders die besseren Kreise, haben schwer Geld, aber es ist nicht leicht von ihnen herauszubekommen. Doch die zahlreichen Autos in diesem Lande verblüffen einfach. Vor den Blech-Fords habe ich auch einigen Respekt bekommen. Deutsche gute Firmen geben manchmal nur Garantien für sage und schreibe 500 Kilometer. 500 Kilometer in Persien sind eine lächerlich kurze Strecke. Die Fordwagen laufen zehntausende, bis sie sich langsam oder überraschend schnell in ihre Bestandteile selbständig zerlegen und an Stelle der Kamelgerippe an den großen Straßen sich vom Steppenstaub zudecken lassen. „Sic transit gloria Fordi."

Zwischen Kurdistan und Luristan

Persien gehört im allgemeinen für den Europäer zum „dunklen" und „unbekannten" Orient. Das „Dunkel" in bezug auf den Orientalen in seiner Ursprünglichkeit dürfte auch heute noch für Persien bestehen. Das „Unbekannt", womit die Kenntnis über die geographische Beschaffenheit gemeint ist, hat zum größten Teil das — Automobil beseitigt. Die Kamelkarawanen der syrisch-arabischen Wüste sind von den mehrtonnigen Lastautos rentabel abgelöst worden. In Persien ist dies nun nicht ganz der Fall, da es Strecken gibt, die ein Auto wegen der zu steinigen oder zu sandigen Beschaffenheit nicht ungestraft befahren kann. Wege im europäischen Sinne gibt es nicht. Die vom Auto befahrenen Straßen sind meist uralte Landwege, deren Dauerhaftigkeit nur dem trockenen Klima und der meist steinigen und tonigen Beschaffenheit des Bodens zu verdanken ist. Die vortrefflichsten Autostraßen sind aber die riesigen Steppen und Wüsten. Das Automobil hat sich an Stelle der kostspielig zu erbauenden Bahnen des Personen- und Frachtenverkehrs bemächtigt. Das Lastauto verdrängt immer mehr bei den leicht befahrbaren Wüstenstrecken die Karawanen, soweit es sich um schnell zu befördernde und hochwertige Waren handelt. Wo die Abnutzung der Pneumatik die Rentabilität in Frage stellt, behaupten sich die Karawanen. An diesen Strecken erschallt noch das Klingelingeling der vielen kleinen und das Bongbongbong der großen Karawanenglocken.

Die Autoverbindungen zwischen den Orten von Bedeutung waren dagegen bereits von privatem Unternehmungsgeist ziemlich geregelt. Kleine Unpünktlichkeiten bis zu halben oder ganzen Tagen spielten da wirklich keine Rolle. Ich dachte auch an Reiten, aber ich konnte in Plätzen wie Isfahan und Schiraz, die ich doch aufsuchen wollte, nicht mich erst lange von der Strapaze der Karawanenreise — die übrigens nicht billig war wegen des ungeheuren Zeitaufwandes — erholen; ferner wollte ich auch gern bis zu einem bestimmten Zeitpunkte in Indien ankommen, wo ich ein neues Spezialrad „Brennabor-Ballonrad" erwartete, womit ich interessantere indische Länder wieder in alter, beschleunigter Wanderart bereisen wollte. Das alles waren Gründe, die die Benutzung von Autos bedingten. Und die Fahrten waren nicht uninteressant! Auch gab es nicht mehr viel geschlossene Karawanen, die unmittelbar von Plätzen wie Kermanschah nach Isfahan gingen, sondern es wurden mehr die Nebenplätze besucht, während die wertvolleren Waren mittels großer Lastautos in wenigen Tagen die gleiche Strecke befördert wurden, wo die Karawanen Wochen und Monate brauchten. So habe ich meine Reise eben mit den bereits landesüblichen Autos machen müssen. Man bedenke, die Mekkapilger legen zwei Drittel ihres Pilgerweges mit dem Auto und den Rest mit der Hedschasbahn zurück. Ja, so sieht der Orient aus — in Wirklichkeit — im Kino ist es etwas anders!

Kermanschah hatte sechs Autogaragen, deren Besitzer sowohl Lastautos wie Personenautos rollen ließen, wenn lebende oder tote Ware die Fahrt bezahlt machte. Kam also jemand, der reisen wollte, so wurde ihm gesagt, daß dann oder dann das Auto starten würde — was man aber nicht ernst zu nehmen brauchte, denn nun bemühte sich die Garagenfirma bzw. wartete, bis weitere Fahrgäste kamen. Ein kleiner Fordwagen pflegte vier Personen mitzunehmen. Drei in dem Rücksitz und eine neben dem Chauffeur. Auf diesen Platz rechnete ich am meisten. Ich hatte von meiner beabsichtigten Abreise nach Isfahan über Sultanabad sämtliche sechs Garagen in Kenntnis gesetzt. Wer nun zuerst kam und am billigsten war, hatte das Rennen gewonnen. Aber es kam zunächst niemand. So mußte ich denn wiederholt Besuche machen und mit dem Hinweis auf die Konkurrenz die Herrschaften aus ihrer Schläfrigkeit aufrütteln. Im Preisfordern sind die Herren gar nicht verlegen. Zwischen 15 und 25 Toman schwankte die Forderung. Ich war bereit, im äußersten Falle 10 Toman (40 Mark) auszugeben. Da bei jedem Tage meines Hierbleibens sich meine Ausgaben um rund 2 Toman vergrößerten, so durfte ich nicht allzulange zögern, zuzuschlagen, wenn sich eine Gelegenheit bot. Richtig wurde ein Auto reisefertig. Ein leichtes Lastauto, Sitz neben dem Führer. Aber der Unternehmer wurde nicht weicher und wollte mich unter keinen Umständen unter 15 Toman befördern, während doch der Einheimische nicht mehr als höchstenfalls 10 Toman bezahlte. Aber ich war ein Giaur, und dem darf man die Haut abziehen, die unreine. Merkwürdig, daß meine Tomane nicht unrein waren! Ich war halb entschlossen, nachzugeben, falls ich nicht bis zum nächsten Mittage, wo das Auto abfahren sollte,

*) Fortsetzung aus Heft 10, Seite 199.

Digitized by Google

In einem riesigen, landwirtschaftlich gar nicht ausgenutzten Hochtal hielten wir eine längere Rast

etwas anderes bekommen konnte. Da kam richtig gegen 9 Uhr vormittags ein Junge angelaufen und holte mich zu einer anderen Garage, wo ein vermögender Perser mit zwei „Damen" einen Ford genommen hatte nach Sultanabad. Der Platz neben dem Chauffeur war frei. Von Sultanabad aus sollte ich mit einem anderen Ford von derselben Firma weiter nach Isfahan befördert werden. Da ich hier sehr energisch nur 10 Toman äußerst geboten hatte, so wurden wir zu 12 handelseins, und der hartnäckige Konkurrent hatte das Nachsehen.

Schon eine Viertelstunde nach Zahlung des Preises fuhren wir tatsächlich ab. Ich war darüber ganz außerordentlich erschrocken und hielt diese unglaubliche Abfahrtshast für ein übles Zeichen. Ich nahm für gewiß an, daß unterwegs sich zum mindesten der Fordwagen in seine Bestandteile zerlegen würde, denn das hatte ich noch trotz der frischen Lackierung gesehen, daß verschiedene Teile am Wagen mit Drahtumwickelung verstärkt waren. Also eine ganz alte Karre. Na, alsdann recht vergnügte Hals- und Beinbrüche!

Den ersten Teil der Reise kannte ich bereits. Es ging an der „Spinnebeinbrücke" bei Dagebustan in einem Bogen vorbei und dann an dem gewaltigen und schönen Gebirgsmassiv entlang. Es war etwa 2 Uhr gewesen, als wir Kermanschah verlassen hatten. Gegen 4 Uhr kamen wir an einem Ausläufer des Gebirgsmassivs an, in der Nähe eines Dorfes, wo wir kurz haltmachten.

Die Weiterfahrt war wenig reizvoll. Das Auto schnaufte einen sich ins Endlose verlierenden Weg entlang, der durch eine Hochlandsteppe führte, mit magerer Weide und dürrem Kraut, die nur hier und da durch einige schwarze Zelte und große Schafherden nomadisierender Kurden belebt wurde. Dann kam wieder eine Gebirgskette — und nun begriff ich auch die Eile des Führers. Es gab nämlich hier Steigungen, die sogar einem Fußgänger die Luft hätten knapp werden lassen. Eine lange Weile quälte sich der Ford aufwärts unter verstärktem Gasverbrauch. Das Wasser hatte schon längst gekocht, allmählich fing aber die Geschichte an, brenzlich zu riechen, und dann — uff — röchelte der Motor seine Pferdekraftseele aus, der Wagen rollte trotz der Fußbremse ein wenig bergab und brachte uns in eine nette Lage. Wir waren auf dem besten Wege, nach noch fünf Metern in die Tiefe zu gondeln. Die Handbremse knirschte, schrie, heulte, der Hadschi und meine Wenigkeit sprangen 'raus und liefen hinter bzw. seitwärts an den Wagen und stoppten energisch ab. Es war die höchste Zeit gewesen, denn es hatte nur noch — nachge-

Peregrinus (links stehend) mit seinen Reisegefährten vor dem Auto. Die Frauen des Persers (rechts) haben sich vor der Aufnahme schleunigst zurückgezogen

Digitized by Google

messen — ein Meter bis zum Abgrund gefehlt. Ob die Damen bei dieser Gelegenheit blaß geworden waren, konnte ich nicht feststellen, denn sie blieben dicht verschleiert — aber geschrien haben sie nicht, und das fand ich nett. Aber wozu ist schließlich Allah da? Jedenfalls stand erst mal der Fordwagen fest. Dann wurde die weibliche Fracht herausgewinkt und mit vereinten Kräften der Ford die ärgste Steigung hinaufgeschoben. Ja, das war eben Persien. Das verlassene Hochtal Kermanschahs war bereits 1700 Meter hoch. Diese Bergkette schätzte ich dazu noch auf weitere 1500 Meter. Da kann auch einem Auto die Puste ausgehen.

Schöner Landschaft folgte bei erneuter Uebersteigung einer hohen Gebirgskette, wo auch wieder unser Autochen brav geschoben werden mußte, ein flaches, ebenes Hochlandstal, das aus dem fruchtbarsten Lößboden bestand. Fehlte nur etwas Bewässerung und Arbeit. Stellenweise war eine sehr gute Weide. Die Karawanenweide- und Haltestellen waren hier daher sehr dicht aufeinanderfolgend. Bei einer solchen mit kleinem Teehaus nahmen wir unseren Nachmittagstee ein.

Während der Motor abkühlte, unterhielten wir uns mit den Hirten, die in der Nähe ihre Herden hüteten

Stundenlang ging dann die Fahrt dahin, ohne uns irgend etwas Interessantes zu bieten. Zuweilen wurde die Steppe ganz zur steinigen Wüste und schließlich kamen auch mal Sandstellen. Eine solche brachte unseren Ford mehrere Male zum Stehen und zweimal ins Schleudern, einmal derart, daß der Wagen hopste, aber glücklicherweise nicht kippte. So hatten wir auch das Vergnügen, einige Male kurze Spaziergänge zu machen und andererseits den Ford aus dem Sand zu schieben. Dieser unangenehme Weg dauerte so lange, bis wir eine neue Gebirgskette vor uns hatten, an derem Fuße ich zum ersten Male eine der von Schah Abbas dem Großen erbauten Karawansereien zu sehen bekam. Der Gebirgsweg war steinig, aber leidlich, und wies nicht zu arge Steigungen auf. Es kam nun ein reicher besiedeltes Hochtal.

Das Eigentümliche der persischen Siedlungen ist ihre Ummauerung mit Erdmauern. Nicht nur die Dörfer und einzelnen Häusergruppen, nein, auch die Feld- und Gartenparzellen. Ueberall Mauern, Mauern. Sie sehen nicht immer gut aus, sind oft sehr zerfallen, und man bekommt — oft zu unrecht — den Eindruck von etwas Verwildertem, Ruinenhaftem. Dann ist noch der Nachteil dabei, daß infolge der zahlreichen und oft sehr hohen Mauern die Winddurchlüftung gehemmt wird und es innerhalb der Ortschaft ganz unsinnig heiß ist. Ich schwärme sonst sehr für trockene Hitze, muß aber doch gestehen, daß sie mir hier bald zuviel wurde.

In der Abenddämmerung wurde eine weitere Gebirgskette — diesmal ohne Schieben — genommen, und in der Dunkelheit erreichten wir ein ansehnliches Dorf. In einer ehemaligen Karawanserei, die jetzt Garage war, wurde haltgemacht. Man brachte mir in später Nacht noch etwas zu essen und zu trinken und führte mich in ein Zimmer, dessen ganze Einrichtung nur aus kalkgeweißten Wänden und einer Fußbodenstrohmatte bestand. So baute ich mir denn mein Bett aus meinen Decken und Zeltplanen und schlief sehr schön, da die Strohmatte zufällig reinlich war. Am Morgen gab's aber doch bei der Bezahlung einen gelinden Krach, denn für das feinmöblierte Zimmer verlangte der Hauswirt drei Kran. Als er sah, daß ich nicht zu den ganz Dummen gehörte, auch kein pfundschwerer Engländer war, lenkte er ein und gab sich mit einem Kran und einem halben vollständig zufrieden. Na also, warum nicht gleich so!

An diesem Vormittag kamen wir aber erst gegen zehn Uhr fort, denn unser Auto war sterbensmüde und hatte verschiedene Reparaturen nötig. Der Fall, daß man plötzlich mit einer solchen Maschine irgendwo in der Wüstenei festsitzt, ist schon oft vorgekommen. So hatte ich denn Geduld, ließ den Chauffeur murksen und sah mir das Städtle an. Hier fiel mir zum ersten Male eine Veränderung im Basar auf. Er war hier nämlich vollständig und sehr gut überwölbt und war von zwei sich rechtwinklig kreuzenden Gassen durchschnitten. Hier war also System in der Geschichte und außerdem der deutlich sichtbare Wille, die Barsargänge schön zu gestalten. Die Gewölbe waren von schöner orientalischer Architektur und mit farbenprächtigen Malereien versehen, die an die Teppichmuster erinnerten. Schließlich landete ich in einem Speiseraum und entdeckte da Bilder an der Wand, die mir dem großen Märchenbuche Tausendundeine Nacht entnommen zu sein schienen.

Dann kam wieder die Autelei, die, da die Landschaft direkt wüstenhaften Charakter annahm, allmählich zur Strapaze wurde. Wieder eine gewaltige Gebirgskette, und dann fuhren wir in das fruchtbare Tal von Sultanabad hinab.

Beleuchtungszeit vom 1. Juli bis 15. Juli: 1. Juli . . . . von 21.15 Uhr bis 3.20 Uhr
15. Juli . . . . von 21.10 Uhr bis 3.30 Uhr

Digitized by Google

Autofahrt nach der Schweiz

Beförderung des großen Gepäcks auf der Bahn

Von Reichsbahnoberinspektor STOCKMAR

Es besteht die Möglichkeit, das Gepäck nach einer großen Anzahl schweizerischer Eisenbahnstationen mit Schnellzug befördern zu lassen, ohne selbst mitzureisen und ohne daß die Zollgrenze ein Hindernis für die glatte Durchbeförderung des Gepäcks bildet. In den nachstehenden Ausführungen soll geschildert werden, wie der Kraftwagenfahrer handeln muß, um eine beschleunigte, durchgehende Beförderung seines Gepäcks ohne Fahrausweis auf dem Schienenweg nach der Schweiz zu erreichen, so daß das Gepäck ihm bei seiner Ankunft mit dem Kraftwagen auf dem schweizerischen Bestimmungsbahnhof zur Abnahme zur Verfügung steht.

Die Beförderung ist auf zweierlei Art möglich, als unbegleitetes Reisegepäck und als Expreßgut. Für beide Arten der Beförderung kann aber die Aufgabe nur auf bestimmten Bahnhöfen der Deutschen Reichsbahn, und zwar auf denjenigen Bahnhöfen erfolgen, die in den deutsch-schweizerischen Reisegepäck- und Expreßgutverkehr einbezogen sind. Dies sind rund 350 Bahnhöfe, die sich auf das ganze Netz der Deutschen Reichsbahn verteilen. In dem südlichen und westlichen Teil des deutschen Bahnnetzes sind alle Bahnhöfe in größeren Städten, aber auch Bahnhöfe in kleineren Orten, die regen Verkehr nach der Schweiz haben oder als wichtige Eisenbahnknotenpunkte gelten, im mittleren und östlichen Teil des Reichsbahnnetzes die Bahnhöfe in großen Städten und in Industrieorten in den deutsch-schweizerischen Reisegepäck- und Expreßgutverkehr einbezogen. Wenn der Bahnhof des Ortes, in dem oder in dessen Nähe der Kraftwagenfahrer wohnt, nicht in diesen Verkehr aufgenommen ist, worüber ihm eine rechtzeitige Erkundigung bei der Gepäckabfertigung des Bahnhofs sofort Klarheit verschafft, wird diese Dienststelle gern bereit sein, alsbald festzustellen, welcher als nächstgelegener, in den deutsch-schweizerischen Reisegepäck- und Expreßgutverkehr aufgenommener Bahnhof für den Kraftwagenfahrer zur Aufgabe seines Gepäcks als unbegleitetes Reisegepäck oder Expreßgut in Frage kommt. Andernfalls braucht der Kraftwagenfahrer nur mittels Postkarte beim Verkehrsbüro einer Reichsbahndirektion diese Anfrage zu stellen, worauf ihm der für die durchgehende Aufgabe nächstgelegene Reichsbahnhof angegeben wird. Dort hat er sein Gepäck der Eisenbahn zur Beförderung nach der Schweiz zu übergeben.

Entschließt er sich für die Aufgabe als Reisegepäck, so hat er Abfertigung als „unbegleitetes Reisegepäck" zu verlangen. Als Ziel der Abfertigung stehen ihm die nachstehend aufgeführten 25 Bahnhöfe der Schweiz zur Verfügung:

In der Westschweiz:
Porrentruy, La Chaux-de-Fonds, Locle, Genf, Lausanne, Vevey, Montreux.

In der mittleren Schweiz:
Basel (SBB), Bern, Luzern, Interlaken, Brig.

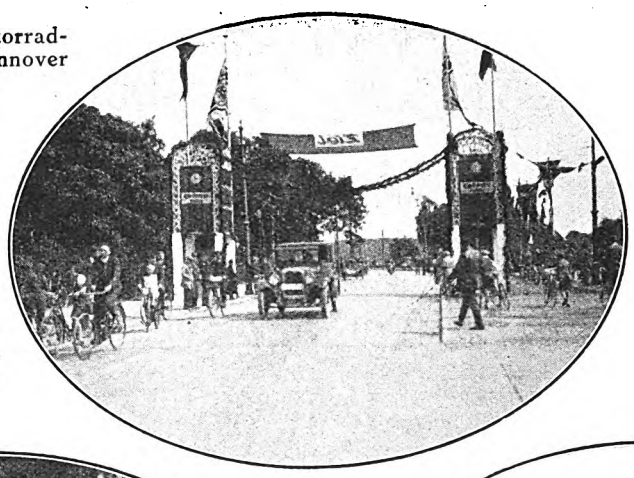
In der Ostschweiz:
Schaffhausen, Zürich, Winterthur, St. Gallen, Romanshorn, Rorschach, St. Margrethen, Buchs, Chur, St. Moritz.

In der Südschweiz:
Locarno, Lugano, Chiasso.

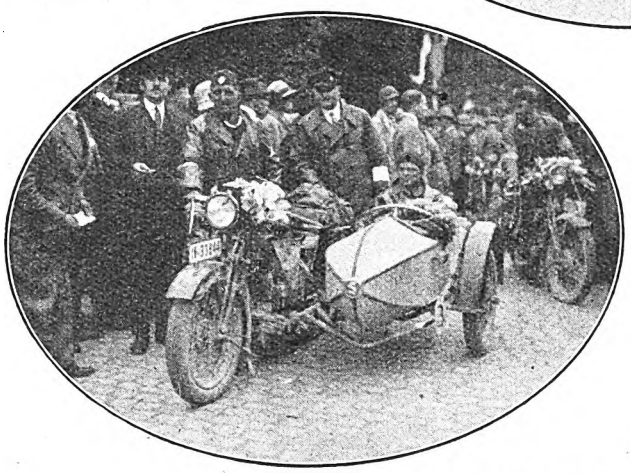
Wenn auch keiner dieser Bahnhöfe das eigentliche Ziel der Schweizer Fahrt des Kraftwagenfahrers ist, so wird er, da sich die Bahnhöfe auf ein großes Gebiet der Schweiz verteilen, doch einen von ihnen auswählen können, nach dem er zweckmäßig sein Gepäck abfertigen läßt. Das Gepäck wird mit den Zügen, mit denen der schweizerische Bestimmungsbahnhof am schnellsten erreicht wird, befördert. Eine Zollbehandlung findet an der Grenze nicht statt. Es erübrigt sich zu sagen, daß der Kraftwagenfahrer den Gepäckschein auf seiner Fahrt nach der Schweiz mitzunehmen hat. Auf demjenigen der vorstehend aufgeführten schweizerischen Bahnhöfe, nach dem das Gepäck abgefertigt wurde, hat der Kraftwagenfahrer sich baldmöglichst einzufinden und nach Vorzeigung des Gepäckscheins persönlich die zollamtliche Abfertigung des Gepäcks zu betreiben, worauf es ihm ausgeliefert wird. Für Gepäck, das nicht innerhalb 24 Stunden nach Eingang auf dem Bestimmungsbahnhof abgenommen wird, ist für jeden Tag der verzögerten Abnahme ein kleines Lagergeld zu zahlen. Wenn der Bahnhof nicht der Zielbahnhof der Schweizer Reise des Kraftwagenfahrers ist, kann er nunmehr das Gepäck entweder die kurze, von ihm bis zu seinem Reiseziel noch zurückzulegende Wegestrecke auf seinem Kraftwagen weiterbefördern oder er kann es im schweizerischen Binnenverkehr zur Beförderung mit der Eisenbahn nach jedem beliebigen schweizerischen Bahnhof mit Gepäckverkehr weiter abfertigen lassen. Es sei nochmals ausdrücklich darauf hingewiesen, daß der Kraftwagenfahrer keinen anderen als einen der obengenannten 25 schweizerischen Bahnhöfe als Bestimmungsbahnhof für die Abfertigung seines Gepäcks als unbegleitetes Reisegepäck wählen darf. Nur Reisegepäck, das nach diesen Bahnhöfen aufgegeben wird, bleibt, wenn der Reisende auf dem deutsch-schweizerischen Grenzbahnhof zum Betreiben der zollamtlichen Abfertigung des Gepäcks nicht persönlich anwesend ist, abweichend von dem sonst stets beobachteten Verfahren, dort nicht zurück, sondern wird nach dem Bestimmungsbahnhof zur zollamtlichen Abfertigung dortselbst weiterbefördert. Würde der Kraftwagenfahrer sein Gepäck nach einem anderen schweizerischen Bahnhof als unbegleitetes Reisegepäck abfertigen lassen, so würde die schweizerische Zollbehörde das Gepäck auf dem deutsch-schweizerischen Grenzbahnhof unfehlbar zurückhalten, und es könnte ihm bei seiner Ankunft mit dem Kraftwagen auf dem Bestimmungsbahnhof nicht ausgeliefert werden.

Digitized by Google

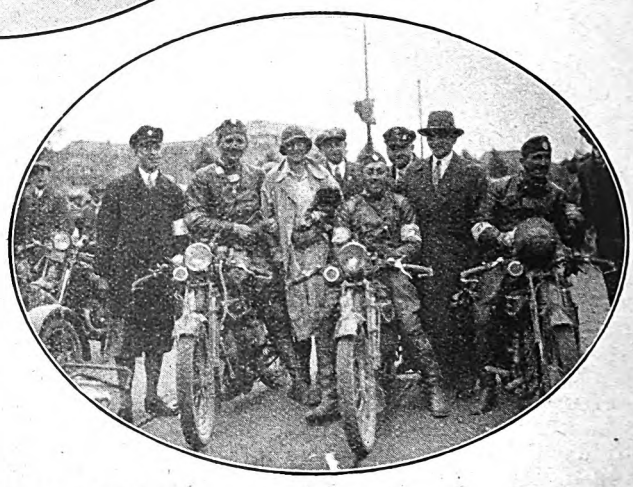
Das Ziel der ADAC.-Motorrad-Länderfahrt in Hannover



Mittenzwei auf Schüttoff mit Continental am Ziel der ADAC.-Motorrad-Länderfahrt, die er strafpunktfrei zurücklegte



Die Gewinner des Teampreises vom Motorradclub v. Deutschland (Weichelt, v. Krohn, Kittner) auf Zündapp mit Continental



ADAC.-Motorrad-Länderfahrt

Neben der Aufgabe als unbegleitetes Reisegepäck ist, wie bereits oben gesagt, dem Kraftwagenfahrer auch die Möglichkeit gegeben, auf den in den deutsch-schweizerischen Reisegepäck- und Expreßgutverkehr einbezogenen Bahnhöfen sein Gepäck als Expreßgut nach der Schweiz abfertigen zu lassen. Die Aufgabe als Expreßgut ist für den Kraftwagenfahrer etwas umständlicher, weil er ein Beförderungspapier und Zollpapiere ausstellen muß, was bei der Aufgabe als Reisegepäck nicht nötig ist. Dafür stehen ihm aber bei der Abfertigung als Expreßgut als schweizerische Bestimmungsbahnhöfe über 300 Bahnhöfe zur Verfügung, und er braucht außerdem die Zollabfertigung nicht selbst vorzunehmen, weil sie von der Eisenbahn auf dem deutsch-schweizerischen Grenzbahnhof besorgt wird. Wenn der Bahnhof, den er als Ziel seiner Schweizer Reise ausersehen hat, sich nicht unter der großen Zahl der in den deutsch-schweizerischen Verkehr aufgenommenen Bahnhöfe befinden sollte, worüber ihm auf der Gepäckabfertigung, wo er sein Gepäck als Expreßgut aufgeben will, sofort Aufschluß gegeben werden kann, so braucht er nur Abfertigung nach einem dem Ziel seiner Reise benachbarten, in den deutsch-schweizerischen Verkehr aufgenommenen Bahnhof zu verlangen, den er mit Hilfe der auf der Gepäckabfertigung befindlichen Eisenbahnkarte der Schweiz leicht feststellen kann. Der Kraftwagenfahrer hat das Gepäck mit einer von ihm (in lateinischer Schrift) auszufüllenden Expreßgutkarte für den internationalen Expreßgutverkehr aufzugeben; als Zollbegleitpapiere hat er der Expreßgutkarte eine weiße schweizerische Zolldeklaration und einen grünen statistischen Ausfuhranmeldeschein mit einer statistischen Marke zu 5 Rpf. beizugeben. Die Expreßgutkarte erhält er auf der Gepäckabfertigung, die schweizerische Zolldeklaration und der Ausfuhranmeldeschein sind entweder ebenfalls auf der Gepäckabfertigung oder auf der benachbarten Güterabfertigung zu haben, der Ausfuhranmeldeschein auch bei jeder Zollstelle, die statistische Marke ist bei jeder Postanstalt oder Zollstelle käuflich. Die Ausfüllung der drei Papiere ist sehr einfach, wenn nötig, gibt die Gepäckabfertigung nähere Anleitung. In der Expreßgutkarte hat der Kraftwagenfahrer in der dafür vorgesehenen Spalte zu beantragen, daß das Expreßgut auf dem schweizerischen Bestimmungsbahnhof „bahnlagernd" gestellt wird. Er muß auf den einzelnen Expreßgutstücken die genaue Anschrift des Empfängers und den Namen des Versand- und Bestimmungsbahnhofs anbringen. Um die Zollabfertigung der Expreßgutstücke durch die schweizerische Zollbehörde auf dem Grenzbahnhof zu ermöglichen, hat er ferner den mit Schlüsseln zu öffnenden Stücken die Schlüssel beizugeben, d. h. sie sicher an den Expreßgutstücken zu befestigen; er kann die Schlüssel auch mit der Post dem für die Verzollung in Frage kommenden schweizerischen Grenzzollamt übersenden, das ihm die Gepäckabfertigung, wo er das Expreßgut aufgibt, angeben kann. — Das auf dem schweizerischen Bestimmungsbahnhof angekommene Expreßgut ist innerhalb 24 Stunden nach Eingang von dem Kraftwagenfahrer abzunehmen, andernfalls Lagergeld erhoben wird.

Die Beförderungsgebühren, die die Eisenbahn erhebt, sind bei der Aufgabe als unbegleitetes Reisegepäck und als Expreßgut gleich hoch. Sie betragen beispielsweise für 50 kg von Berlin, Anhalter Bahnhof, nach Interlaken (über Frankfurt—Karlsruhe) 23,40 RM. Bei der Aufgabe als Expreßgut erhöht sich die Beförderungsgebühr noch um einen geringfügigen Betrag für die Besorgung der Zollabfertigung auf dem Grenzbahnhof durch die Eisenbahn.

Digitized by Google

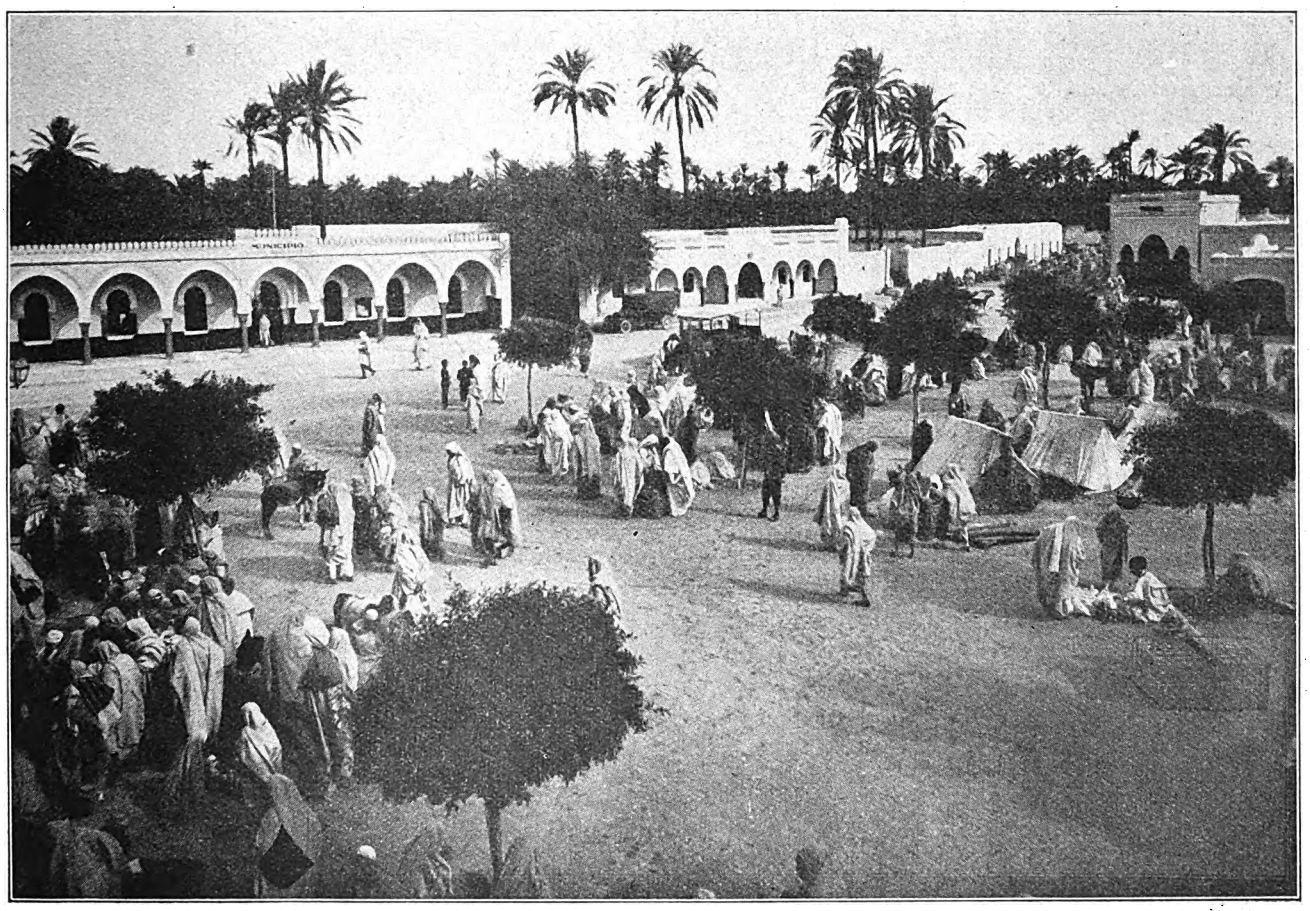
Der Sieg des Autos

über die Schiene in Nordafrika

Interessant und eigenartig ist es, wie in Nordafrika die Kultur glatt eine vollständige Entwicklungsstufe überspringt. Die Beförderung von Lasten und Menschen vollzog sich, und tut es zum großen Teil auch jetzt noch, mit Kamelen und Eseln. Die Eisenbahn hat sich wenig Eingang in diese heißen und sandigen Teile Afrikas verschafft. Nur in wenigen meist unmittelbar an der Küste gelegenen Ortschaften wurden Eisenbahnen gebaut. Plötzlich tauchten vor etwa zehn Jahren die ersten Automobile in Afrika auf, und schon jetzt nach einer verhältnismäßig so kurzen Zeit durchziehen breite, schöne Straßen, auf denen Personen- und Lastautos und vor allen Dingen Omnibusse mit hoher Geschwindigkeit dahinsausen, das romantische und sagenhafte, mit fruchtbaren Oasen durchsetzte Wüstengebiet Nordafrikas.

Vorbildlich ist vor allem die Turiner Fiat-Gesellschaft vorgegangen, die in dem italienischen Gebiet um Tripolis herum einen ausgedehnten regulären Automobildienst ausführt. Von der Hauptstadt Tripolis aus kann man über Saiad, Zuara bis an die tunesische Grenze gelangen, von wo es dann weiter auf französischem Schutzgebiet über Gabes, Sfax, Susa nach Tunis geht. Von Tunis zweigt eine große Reihe von vorzüglichen Automobilstraßen, die lebhaften Verkehr aufweisen, nach Algier und im Innern bis zur Wüste Sahara ab.

Unser Bild zeigt den lebhaften Verkehr auf dem Marktplatz eines Oasendorfes östlich von Tripolis.



Leben und Treiben auf dem Marktplatz eines Oasendorfes bei Tripolis
Ein regelmäßiger Omnibusverkehr stellt die Verbindung des Dorfes mit der Hauptstadt Tripolis her

Der Kontrast zwischen den noch ganz wie früher geradezu lächerlich primitiv dahinlebenden und ebenso gekleideten Arabern und den hochmodernen Automobilomnibussen, die den Verkehr mit der Hauptstadt Tripolis vermitteln, ist verblüffend. Die einheimische Bevölkerung bringt dem Automobil und besonders den öffentlichen Verkehrsmitteln ein geradezu erstaunliches wohlwollendes Interesse entgegen. Die Omnibusse sind ständig überfüllt. Auf den Dächern, den Trittbrettern, überall sieht man vermummte Gestalten hocken, die im Innern des Wagens keinen Platz fanden und doch mit dem geliebten Autobus befördert werden möchten. *1589*

Digitized by Google

Automobil- und Motorenfabrikation

Spezial-Bohr- und -Fräsmaschinen

Bis vor nicht allzulanger Zeit wurden Werkzeugmaschinen, namentlich solche, die Spezialzwecken dienen sollten, von den Automobilfabriken aus Amerika bezogen. Es ist ja auch leicht erklärlich, daß die amerikanischen Werkzeugmaschinenfabriken sich mit der Herstellung von Sonderausführungen für den Automobil- und Motorenbau in reichlicherem Maße und zeitlich früher zu beschäftigen Gelegenheit hatten als unsere deutschen Firmen, denn die amerikanische Automobilproduktion steht zwar heute noch, stand aber vor einigen Jahren in geradezu erschreckender Weise in bezug auf Mengen über der deutschen und auch der europäischen Gesamtproduktion. Das Bild hat sich inzwischen etwas zugunsten Europas und insbesondere auch Deutschlands geändert. Nachdem sich die europäischen Fabriken ebenfalls auf gewisse Typen beschränkt und nach und nach für die Massenfabrikation eingerichtet hatten, lohnte es sich für die deutschen Werkzeugmaschinenfabriken, Spezialmodelle zu konstruieren und herauszubringen.

Ebenso wie im Automobil- und Schreibmaschinenbau stehen die Wanderer-Werke in Chemnitz auch in der Herstellung von Werkzeugmaschinen mit an der Spitze der deutschen Industrie. Wanderer-Fräsmaschinen, Bohrwerke usw. sind seit vielen Jahren weltberühmt und fehlen wohl in keiner Werkstätte des Präzisionsmaschinenbaues. Die Fräsmaschine von Wanderer, die wir heute in Bild 1 bringen, wird im Motorenbau besonders zur Bearbeitung der Zylinderblöcke, Kurbelgehäuse, Getriebekästen usw. gebraucht. Die Zylinderblöcke werden, wie sich aus dem Bild erkennen läßt, auf den Tisch der Maschine mit einer Spezialvorrichtung aufgeklemmt. Um ein Verbiegen der hervorstehenden Teile zu verhindern, sind unter diesen noch besondere von unten kommende Gegendruckvorrichtungen vorgesehen. Die beiden Fräser, als Fräsköpfe mit Messern ausgeführt, packen die zu bearbeitende Fläche gleichzeitig an und ermöglichen so ein sehr schnelles und gleichmäßiges Herstellen je einer Grundfläche, von der aus dann die weitere Bearbeitung der Gußstücke erfolgt. Die Maschine hat eigenen elektrischen Antrieb, eine voll-

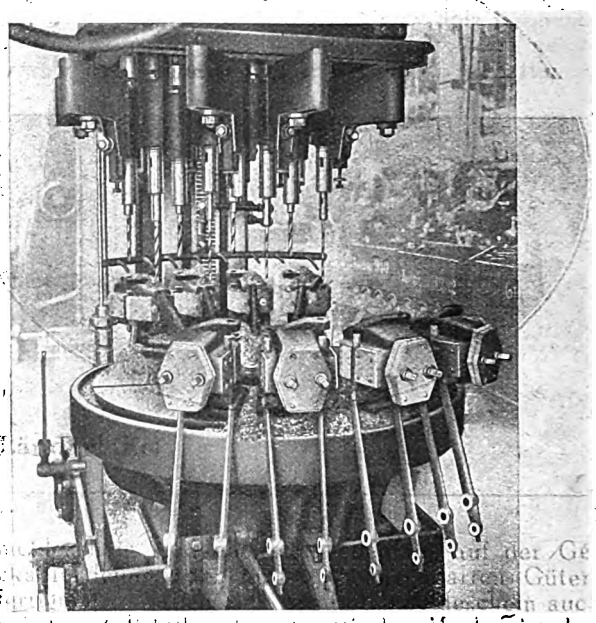


Bild 2. 24spindlige Wanderer-Bohrmaschine beim Bohren von Handbremshebeln

ständig automatische Tischeinschaltung und einen besonders schnellen Rücklauf des Tisches. Sobald der Tisch anfängt zurückzulaufen, stehen die Frässpindeln still. Aehnlich wie beim Auto haben moderne Werkzeugmaschinen eine Zentralschmierung

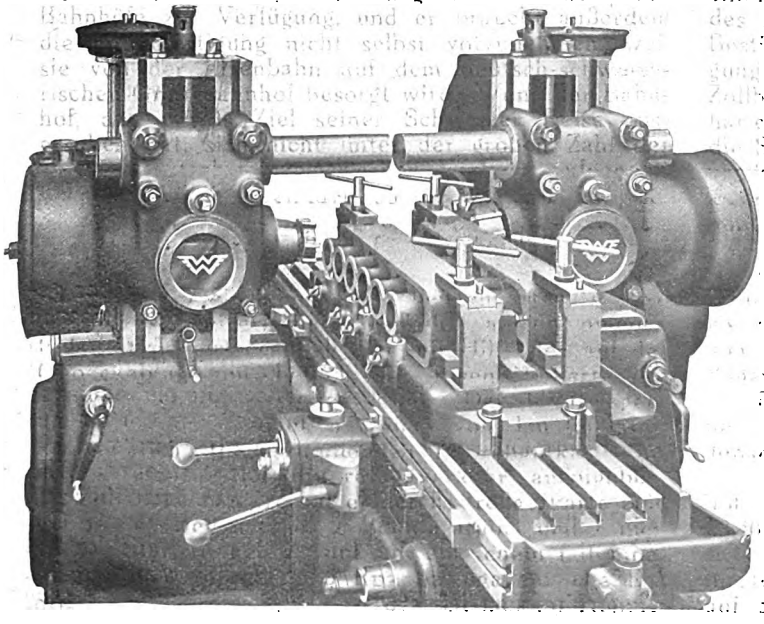


Bild 1. Wanderer-Doppelfräsmaschine beim Bearbeiten von Motorenzylindern

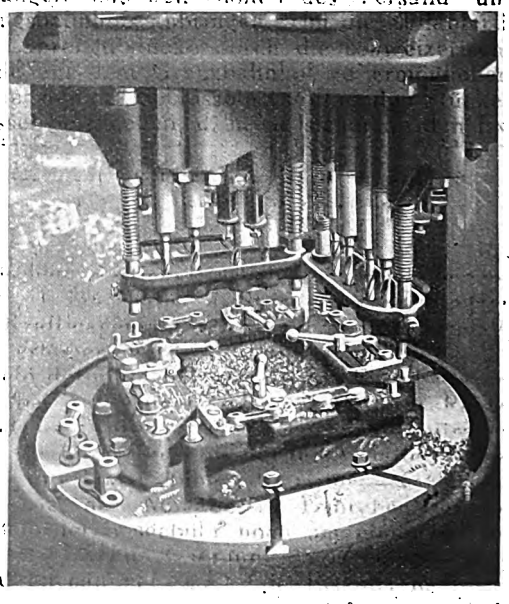


Bild 3. Vielspindlige Bohrmaschine beim Bohren von Federgehängen

Digitized by Google

Aus der Fülle der Spezialvorrichtungen und -maschinen für die Herstellung von Motoren, wollen wir im folgenden nur noch einige Bilder von Bohrmaschinen bringen. Bild 2 zeigt eine Maschine

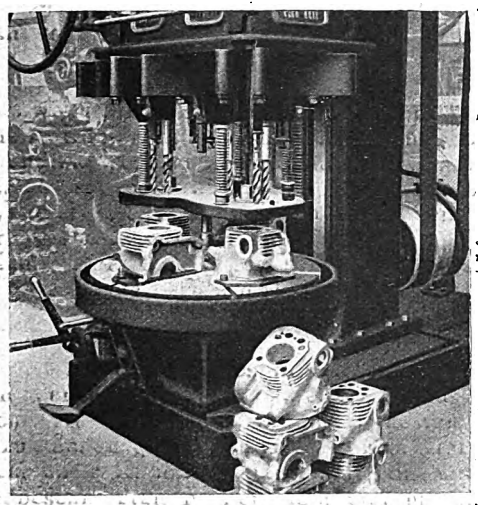


Bild 4. Bohren von 8 Löchern gleichzeitig

mit 24 Bohrspindeln. Die einzelnen Spindeln sind sowohl senkrecht als auch waagerecht verstellbar. Die Maschine hat einen Rundtisch, der eine größere Reihe von Aufspannvorrichtungen erhält, und außerdem eine Teilvorrichtung, um in 2, 3, 4 oder 6 Stellungen den Tisch festzuhalten. Während der Zeit, wo nun eine Partie von Bremshebeln, wie sie sich gerade auf dem Bilde in Arbeit befinden, gebohrt wird, kann der Arbeiter die andere Partie von Vorrichtungen aufmachen, die Hebel herausnehmen und neue Arbeitsstücke einlegen. Die große Anzahl der Bohrspindeln erlaubt auch, daß man im Turnus mehrere Arbeiten hintereinander verrichten kann, also es so einrichten kann, daß ein Teil der Spindeln bohrt, während andere Spindeln die vorher gebohrten Löcher aufreiben.

Bild 3 zeigt die Maschine eingerichtet für das so wichtige Bohren der Federgehänge. Die Spindeln sind hier unter 90 Grad zueinander gestellt. Auch hier wieder befinden sich gleichzeitig vier Spannvorrichtungen auf dem Tisch. Je zwei von diesen sind unter den Spindeln während des Arbeitsganges. Die beiden anderen Vorrichtungen sind leer und können während der Arbeitsperiode der anderen ent- und beladen werden. In ähnlicher Weise können auch Motorradzylinder gebohrt werden, wie dies aus Bild 4 zu ersehen ist. Hier werden acht Löcher in die Gehäuse gebohrt. Auch hier ergibt sich ein ununterbrochener Arbeitslauf, da der Arbeiter während der Bohrausführung nicht müßig dabeizustehen, sondern die Spannvorrichtungen zu bedienen hat.

Wir behalten uns vor, über weitere Spezialmaschinen, von denen uns gute Bilder von anderen Firmen ebenfalls zur Verfügung gestellt wurden, noch zu berichten. *1587*

Die Garagenfrage

in Technik, Wirtschaft und Verwaltung)*

Die Vorschriften, denen das Bauen unterliegt, sind mit unseren Städten im Laufe von Jahrzehnten und Jahrhunderten entstanden. Sie haben den Zweck, die öffentlichen Belange zu wahren und mit denen der Privatwirtschaft auszugleichen. Das außerordentlich schnelle Fortschreiten der Technik stellt an Verwaltung und Recht neue Fragen, und es ist nicht immer leicht, sie sofort und vorausschauend zu beantworten.

Nach dem bisherigen Tempo der Motorisierung ist mit einer Verdoppelung des Kraftwagenbestandes innerhalb drei bis fünf Jahren zu rechnen. Für unsere Städte werden in steigendem Maße Großbauten notwendig sein. Die Verkehrspolizei erhebt die berechtigte Forderung, in jedem Großbau von vornherein organisch reichlich Garagenräume einzugliedern. Es ist vorteilhafter, dies sofort zu tun, und den Raum gegebenenfalls zunächst anders zu benutzen. Die spätere Umwandlung der Keller, Höfe oder seltener auch Dachräume in Garagen bietet meist mehr oder weniger große Schwierigkeiten.

Garagen können gebaut werden als Speicherbau oder als Nebenräume in Großbauten. Die neuere Entwicklung bringt eine dritte Gruppe in Gestalt von Kombinationsbauten, in denen Garagen geschoßweise anderen Räumen zugeordnet oder stockwerksweise gekuppelt werden. Ein solcher Bau ist die von dem Vortragenden entworfene und jetzt zur Ausführung gelangende Bondygarage in Prag, die mit einem Hotel verbunden ist. Eine Kombination mit einem Büchhaus bietet eine Garage in Frankfurt am Main, mit deren Bau demnächst begonnen werden soll. Der Büroinhaber kann über eine Loggia durch zwei Türen zu seinem Wagen gelangen. Er kann den Bürodiener als Chauffeur ansetzen und weiß seinen Wagen sicher und von der Straße fort. Auch für die Verbindung von Garage und Theater, Großmarkthalle (bereits geplant) und Verkehrsbauten der Bahnhöfe für Fern- und Vorortzüge eröffnen sich neue Perspektiven.

Für die Wirtschaftlichkeit der Garagen ist ausschlaggebend, ob sie verkehrstechnisch gut gelegen sind, also möglichst viele Kundenkreise erfassen (Nähe der Hauptbahnhöfe, Hotelviertel und Hauptausfallstraßen am Rande des Stadtkerns). Sie müssen ferner größtes Fassungsvermögen mit bequemen Fahrmöglichkeiten im Innern vereinen und gut belichtet und belüftet sein. Dritte Bedingung ist die fachmännisch gute Leitung und die Verfügung über ausreichend geschultes Personal. Sind diese Forderungen erfüllt, dann wird sich die Großgarage wenigstens ebensogut rentieren wie ein Hotel. In Großstädten mit teuerem Baugrund hat die Zusammenfassung größerer Automengen in einem Bauwerk — und wenn möglich auf einem Block — große betriebswirtschaftliche Vorteile. Ersparnisse können erzielt werden in der besseren Ausnutzung des Grundstückes, im Zubringer- und Abholedienst sowie in den Personalausgaben überhaupt, ferner an Licht und Kraft, Wasserverbrauch, Benzinabscheidungsanlagen u. a. m. Ueberschlägig kann man sagen: Jedes Hundert an Wagen mehr ergibt eine um 1 Prozent bessere Verzinsung der investierten Mittel. Bautechnisch ist der Freiaufstellung an Stelle von Einzelboxen der Vorzug zu geben; die Frage der Haftpflicht kann im Wege der Versicherung gelöst werden.

Das kommende Städtebaugesetz kann die Garagenfrage nur in ganz allgemeiner Weise

Schluß auf Seite 269

*) Lichtbildervortrag, gehalten auf Veranlassung des Reichsverbandes der Automobilindustrie von Privatdozent Dr.-Ing. Georg Müller, Berlin-Lankwitz.

Digitized by Google

FRAGEKASTEN

Neue Fragen

Frage 20. Früher schmierte man mit irgendeinem Oel und es war gut! Heutigentags gibt es nun lange Schmierlisten, in welchen die verschiedenen Marken, und von diesen wieder die verschiedenen Modelle aufgeführt sind und dabei steht, welches Oel man verwenden soll, damit der Motor gesund bleibt. Wieso und weshalb? Was hat sich denn inzwischen geändert? H. S. in Sch.

Frage 21. Maximaldruck auf den Kolben. Es wird oft behauptet, daß der Höchstdruck, welcher im Augenblick der vollen Verbrennung auf dem Kolben besteht, etwa gleich dem Wagengewicht wäre. Mir erscheint das ungeheuerlich. Ist das nur ein kleiner Trick der Wissenden, welche mit diesbezüglichen Angaben die Neulinge vorsichtig machen wollen, so daß sie nur ja nicht zu viel Frühzündung einstellen, oder darf man der Angabe glauben? Sch. in F.

Frage 22. Was soll ich tun, wenn ich unterwegs, z. B. durch Steinschlag, Kühlerdefekt habe? Zu Hause angekommen, hat der Großstädter es ja leicht, auf größeren Touren aber nicht, und dem Kleinstädter geht es ebenso. Zunächst interessiert mich natürlich die Frage: Wie komme ich mit dem Wagen weiter? Fr. B. in Ch.

Frage 23. Weshalb tropfen so viele Kühler? Ich möchte fragen, woher es kommt, daß so viele Kühler tropfen. Betrachtet man während einer Fahrpause in der Großstadt die vorbeifahrenden Wagen, so kann man an den dunklen Stellen bemerken, daß sehr viele Kühler undicht sind. Steht die heutige Technik denn diesem Uebelstande wehrlos gegenüber? C. A. in M.

Frage 24. Wie reinigt man am besten das Pflaster auf dem Hofe oder in der Garage von Oelflecken?

Frage 25. In unserem Betrieb laufen mehrere Lastkraftwagen verschiedenen Fabrikates. Es ist uns gelegentlich des Auseinandernehmens der Motoren aufgefallen, daß einige Automobilfabriken die Pleuellagerdeckel einfach nur mit 4 Bolzen am Pleuelstangenkopf anschrauben, während andere Firmen dagegen den Deckel im Pleuelstangenkopf noch besonders zentrieren oder durch besondere Profilierung der Paßflächen mit Ansatz und Nute gegen seitliche Beanspruchungen sichern. Wir haben festgestellt, daß nach längerer Betriebsdauer die Lager bei solchen Pleuelstangen, die nur ohne Zentrierung oder ohne Ansatz mit den 4 Bolzen zusammengeschraubt sind, vielmehr ausgeschlagen sind als die bei den auf andere Weise zusammengepaßten Pleuelstangenköpfen.

Kann uns einer der Leser der „Automobil-Rundschau" nähere Angaben darüber machen, warum nicht alle Firmen die doch sicherlich viel bessere Ausführung mit Zentrierung und Ansatz wählen, und ist es unbedenklich, wenn wir in Zukunft beim Ankauf neuer Lastkraftwagen vorschreiben, daß die Pleuelstangenköpfe außer den Befestigungsbolzen Zentrieransätze erhalten sollen?

Frage 26. Wie wird ein überkomprimierter Motor, d. h. ein Motor, in dem die Kolben (Nelson) 1 mm erhöht sind, wodurch die Kompression größer wird, gegenüber einem gewöhnlichen Motor behandelt? Es scheint, daß man häufiger schalten muß, obwohl die Kraft des Motors doch größer wird. Außerdem ist die Wärmeentwicklung größer und der Brennstoffverbrauch. Dr. B. in St.

Antworten

Antwort zu 20: Oelwahl. Die ersten Automotoren hatten vorwiegend Tauchschmierung. Für diese ist ein ziemlich dünnes Oel erforderlich, das von der im Kurbelgehäuse schnell sich drehenden Kurbelwelle zerstäubt und an seine Bestimmungsstelle geführt wird. Heute wird vorwiegend Druckschmierung verwendet. Es fördert also eine Oelpumpe durch allerlei Leitungen das sich im Oelsumpfe des Kurbelgehäuses immer wieder sammelnde Oel an seine Bestimmungsstellen. Bei Verwendung derartiger Schmiervorrichtungen darf das Oel dicker sein. Außerdem gibt es noch allerlei Abarten von den erwähnten Schmiervorrichtungen, und schon in dieser Art erklärt sich der Umfang der Schmierlisten. Bei diesen sind aber auch noch andere konstruktive Einzelheiten des Motors berücksichtigt, denn abgesehen vom Schmiersystem ist es natürlich nicht gleichgültig, ob der Motor z. B. Wasser- oder Luftkühlung besitzt, ob er nach dem Thermosyphonsystem gekühlt wird, oder ob eine Pumpe den Wasserumlauf besorgt. Das Kompressionsverhältnis, der Baustoff des Kolbens usw., nicht zu vergessen die Lage der Oelpumpe, sind für die Oelwahl ausschlaggebend. Ein Fahrer, der all diese Verhältnisse zu würdigen weiß, kann sich natürlich, ohne in die Schmiertabelle zu blicken, das Oel auswählen. Da man aber eine derartige Kenntnis nicht von jedem voraussetzen kann, ist es immer sicher, auf Grund der mit großer Sorgfalt hergestellten Tabelle die Wahl zu treffen. Nun gibt es sogenanntes Einheitsöl, das für sämtliche Systeme bestimmt ist, und also den Fahrer in Zweifelsfällen von der Oelwahl und der laut Sprichwort dazugehörigen Qual des Wählens befreit. Dieses Oel ist nach ganz bestimmten Grundsätzen fabriziert, insbesondere hat es eine möglichst flache Viskositätskurve usw. Vogel.

1505

Antwort zu 21. Kolbendruck und Frühzündung. Nehmen wir an, daß der Kolben einen Durchmesser von etwa 71 mm hat, und der höchste Druck während der Verbrennung 25 kg auf den qcm betrüge, so lastet in dem betreffenden Augenblick auf dem Kolben ein Druck, welcher gleich der Kolbenfläche multipliziert mit 25 kg ist. Ausgerechnet ergibt das rund 1000 kg oder 1 t oder 20 Zentner. Wiegt der Wagen also ebensoviel, so kann man getrost behaupten, daß der Kolben in jenem Augenblicke eine Last, die gleich dem Wagengewichte ist, zu tragen hat. Diese Ueberlegung zeigt Ihnen, wie außerordentlich schädlich zu große Vorzündung sein muß, und entsprechend natürlich auch eine im Motor erfolgende Selbstzündung, wie sie z. B. durch Oelkohle oder nicht klopffreien Brennstoff entstehen kann. —el.

Antwort zu 22. Abhilfe bei Kühlerdefekt. Es gibt allerlei Kühlerdichtungsmittel, um nicht zu sagen Geheimmittel, und wieder „Hausmittel", welche den meisten bekannt sind. Beide versagen aber in so schweren Fällen, wie sie durch Steinschlag entstehen, denn dann pflegt der Kühler nicht zu tropfen, sondern tüchtig zu laufen. Die Rennfahrer usw. helfen sich durch Auftragen eines Kitt- oder Lehmkloßes, der, solange er noch frisch ist, festgebunden wird, bis er schließlich, durch die Kühl-

Digitized by Google

lerhitze hinreichend getrocknet, festbäckt. Natürlich muß bei dieser Gelegenheit auch Kitt bzw. Lehm in das Kühlsystem kommen. Es ist darum möglichst bald sorgfältig zu reinigen, während der Kühler in Reparatur geht, falls ihm überhaupt noch zu helfen ist. W. V.

Antwort zu 23. Weshalb tropfen viele Kühler? Die Techniker machen gewöhnlich ihre Kühler ganz richtig, aber „fool proof" zu bauen, ist sehr schwierig. Der eine Fahrer verwendet vielleicht irgendein Kühlerreinigungsmittel, welches das Material anätzt, wennschon es dann den Kühler sauber macht, so ist eben, wie so oft beim Autobetriebe, der „Teufel mit Beelzebub" ausgetrieben worden. Andere verwenden Gefrierschutzlösungen, die ebenfalls dem Kühler nicht förderlich sind, und sehr viele haben die leidige Gewohnheit, ihren Wagen am Kühler zu schieben. Für diese Beanspruchung ist der verhältnismäßig dünne Blechkörper des Kühlers aber nicht gebaut. Man könnte ihn selbstverständlich auch entsprechend ausführen, dann würde der Kühler aber sehr viel teurer und schwerer werden. Es ist also verständiger, wenn die betreffenden Fahrer von ihrer Gewohnheit, den Wagen am Kühler zu schieben, absehen. Es gibt doch schließlich andere Stellen, an denen man gefahrlos für den Wagen anpacken kann, wenn auch dann das Schieben etwas unbequemer ist, als wenn man den armen Kühler ergreift. W—l. *1546*

Antwort zu 24. Gut bewährt zum Entfernen von Oelflecken auf Pflaster hat sich Natriumphosphat. Es ist dies ein chemischer Stoff, äußerlich ähnlich wie Kochsalz aussehend. Der Stoff ist im Handel zu billigem Preise erhältlich. *1547*

Deutsche Autos in Barcelona

Im Verkehrspalast der Weltausstellung hat die deutsche Automobilindustrie ihre neuesten Erzeugnisse zur Schau gestellt, und zwar zum ersten Male in Form einer Kollektiv-Ausstellung, die mit gleichmäßig beschrifteten Firmentafeln und gleichmäßiger Ausstattung im Dessauer Bauhausstil durchaus als Einheit wirkt. Der trotz des heißen Klimas in Spanien nicht weniger als in Deutschland herrschenden Vorliebe für geschlossene Wagen entsprechend, sieht man auf den deutschen Ständen ausschließlich Limousinen und Kabrioletts, und zwar von Adler, Brennabor, Daimler-Benz, DKW, Horch, NAG, Opel, Stoewer. Daneben stehen die mächtigen Lastchassis von Büssing und Daimler-Benz. Ein Prunkstück ist der blaue Sechsrad-Büssing-Omnibus (mit Stahlkarosserie der Waggon-Fabrik AG., Uerdingen), für die Strecke Sevilla-Lissabon bestimmt. Die Zubehörindustrien sind mit der Bergischen Stahlindustrie, Bosch, Fischer (Schweinfurt), Fichtel & Sachs (auf einem eigenen Stand), der Ringfeder G. m. b. H. und Alfred Wirth (Erkelenz) vertreten.

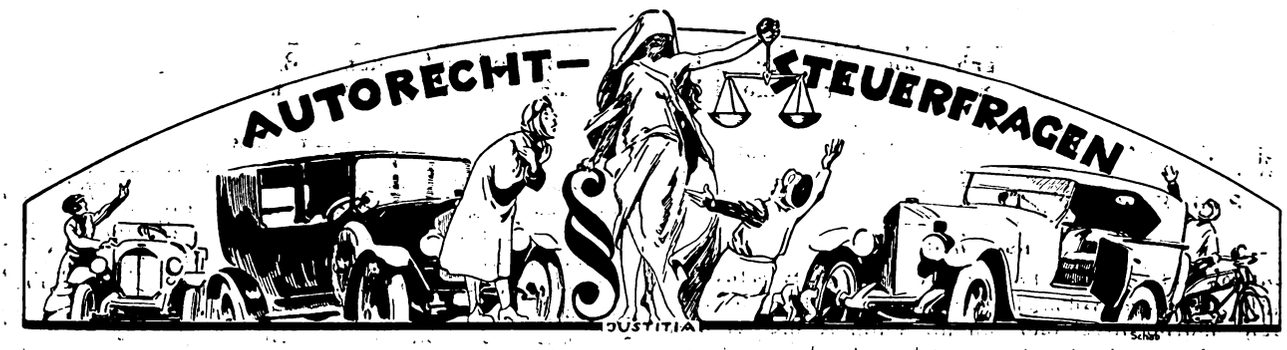
Diese Ausstellung stellt eine um so wertvollere Werbung dar, als Spanien so gut wie gar keine eigene Automobilproduktion besitzt und deutschen Erzeugnissen große Sympathie entgegenbringt. Der Wert der deutschen Automobilausfuhr nach Spanien ist von RM. 0,7 Mill. im Jahre 1926 bereits auf RM. 3,2 Mill. im Jahre 1928 auf das Viereinhalbfache gestiegen. Es ist zu hoffen, daß die Kollektivausstellung in Barcelona, die durch ihr geschlossenes Bild einen ganz vorzüglichen Eindruck macht, sich immer mehr als die künftige Ausstellungsform im Ausland durchsetzt und damit Wegbereiter für den Kollektivvertrieb im Ausland wird. Nur so wird es möglich sein, den für das einzelne Werk schwer tragbaren finanziellen und organisatorischen Aufgaben zu genügen und den kapitalstarken Auslandkonzernen auf dritten Märkten ein gleichwertiges Export- und Propaganda-Instrument entgegenzusetzen. *1573*

Sechster Genfer Automobilsalon 1929

Obwohl die Vereinigung der schweizerischen Motor- und Fahrradhändler aus der Erwägung heraus, daß die Teilung in zwei Serien dem Erfolge des Salons abträglich sein müßte, beschlossen hatte, nicht auszustellen, waren doch 21 verschiedene Marken ausgestellt, in der Hauptsache englische, französische und belgische Marken. Deutschland war durch zwei und die Schweiz durch fünf Firmen vertreten. Neues wurde kaum geboten.

Die Abteilung Lastkraftwagen, Autobusse und Karosserien machte mit 31 Automobilen einen schönen Eindruck. In der Gruppe Motorlast- und Gesellschaftswagen mit insgesamt 25 Ausstellern war die Schweiz mit ihren hochwertigen Erzeugnissen der Firmen Arbenz, Berna, Franz Brozincovic & Co., Martini und Saurer glänzend vertreten. Sowohl Lastwagen wie auch Stadt- und Alpenomnibusse mit Karosserien verschiedener Firmen gaben eine gute Uebersicht über die Leistungsfähigkeit der schweizerischen Industrie. Als besonders bemerkenswerte Neuheit auf diesem Gebiete muß die erstmalige Verwendung von Dieselmotoren durch die Firmen Saurer und Berna erwähnt werden; ferner ein Chassis Saurer der „Carbonite AG. Paris" für die Verwendung eines festen Heizkohlekonglomerates vermittelst eines Generators. Ein Arbenz-Wagen war mit dem bekannten Maybach-Schnellgang versehen. Die verschiedenen Alpenwagen mit ihrer großen Bequemlichkeit und eleganten Ausstattung waren fast ausnahmsweise mit abrollbarem Verdeck versehen. Das Ausland war mit leichteren und billigeren Wagen vertreten. Besonders bemerkt wurden die Modelle der Firmen Citroën (namentlich ein Raupenpostwagen) und Chevrolet. Auch die Wagen der Phänomenwerke Hiller in Zittau sollen das Interesse der schweizerischen Kreise, insbesondere der Genfer Postverwaltung, gefunden haben. *1582*

Digitized by Google



Die Besteuerung der Sanierungsgewinne in der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs

Von Steuersyndikus Dr. jur. et rer. pol. Brönner, Berlin W 9

Wird ein Unternehmen dadurch saniert, daß die Gläubiger auf einen Teil ihrer Forderungen verzichten, so ist der sich in der Buchführung des Kaufmanns ergebende Bilanzgewinn nach der Rechtsprechung des Reichsfinanzhofs, neuerdings nach dem Urteil vom 12. Dezember 1928 (VI A 1499/28) steuerfrei. Es handelt sich hier nach Auffassung des Reichsfinanzhofs um einen betriebsfremden Vorgang, aus dem sich demgemäß ein steuerpflichtiger Gewinn des Gewerbebetriebes nicht ergibt. Dies gilt auch dann, wenn der Forderungsnachlaß im Wege des Zwangsvergleiches geschieht. Etwaige spätere Nachzahlungen können hier jedoch den Gewinn eines späteren Geschäftsjahres nicht beeinflussen, da sie ebenfalls als betriebsfremde Vorgänge anzusehen sind.

Diese Rechtsprechung gilt nach einer Entscheidung des Reichsfinanzhofs vom 5. Februar 1929 (I A 394/27) nicht auch für körperschaftsteuerpflichtige Erwerbsgesellschaften (Aktiengesellschaften, Gesellschaften m. b. H. usw.). Ein betriebsfremder Vorgang könne hier nicht vorliegen, zumal ein Gewerbebetrieb in Form der juristischen Person auch nur Betriebsvermögen habe. Die Besteuerung erschiene zwar ungerechtfertigt, ergäbe aber als Ausnahmeerscheinung nicht die Notwendigkeit, den klaren Grundsatz des § 13 des EStG., daß jeder Vermögenszuwachs steuerpflichtig sei, aufzugeben. Die Härte werde gemildert durch die nur für Körperschaften — nicht auch für Einzelkaufleute sowie offene Handels- und Kommanditgesellschaften — zugelassene Möglichkeit, den Gewinn mit der Unterbilanz des Vorjahres, soweit das Grund- oder Stammkapital angegriffen ist, zu verrechnen. Notfalls könne die Steuer auf Grund der Härtevorschrift der Reichsabgabenordnung (§ 108) im Verwaltungswege erlassen werden. Abgesehen hiervon seien aber die durch Forderungsnachlaß der Gläubiger entstehenden Sanierungsgewinne bei Körperschaften steuerpflichtig.

Die oben erwähnte Möglichkeit einer Anrechnung des Gewinns auf den Verlust des Vorjahres scheidet nach einem Urteil des Reichsfinanzhofs vom 22. Januar 1929 (Bd. 24 S. 340 ff) aus, wenn die Unterbilanz durch Herabsetzung des Gesellschaftskapitals beseitigt ist. Die Gesellschaft ist hier in das neue Geschäftsjahr nach Ansicht des Reichsfinanzhofs nicht mit einer Unterbilanz eingetreten, die durch Gewinn steuerfrei abgedeckt werden kann.

Ein Sanierungsgewinn kann auch entstehen, wenn das Gesellschaftskapital um mehr als den Betrag der Unterbilanz herabgesetzt wird, so daß ein Reservefonds entsteht. Dieser Reservefonds, der ebenfalls einen Buchgewinn ergibt, kann nach einer Entscheidung des Reichsfinanzhofs vom 18. Dezember 1928 (I A 194/28; Bd. 24 S. 267) nicht zur Körperschaftsteuer herangezogen werden. *1509*

Kraftfahrzeuge, die während der Dunkelheit auf der Straße stehen, müssen mit hellbrennenden Laternen versehen sein, auch wenn in der Nachbarschaft Straßenlaternen brennen

Ein Kraftfahrzeug, welches während der Dunkelheit auf der Straße stehe, muß durch hellbrennende Laternen, die sich am Kraftfahrzeug befinden, beleuchtet sein, möge auch die Straße und Nachbarschaft des Kraftfahrzeuges durch Straßenlaternen hell beleuchtet sein. Das Kraftfahrzeug müsse mit einer eigenen Lichtquelle versehen sein, da die fremden Lichtquellen in jedem Augenblick versiegen können. In der Auslegung des § 4 (5) der Kraftfahrzeugverkehrsverordnung weichen hohe und höchste Gerichtshöfe voneinander ab. Der III. Strafsenat des Kammergerichts steht aber grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß während der Dunkelheit Kraftfahrzeuge, die auf der Straße stehen, mit hellbrennenden Laternen versehen sein müssen. (Aktenzeichen: 3. S. 168. 29.) *1572*

Gerichtliche Gutachten der Berliner Handels- und Industrie-Kammer

Ford-Traktoren. Es läßt sich kein Handelsgebrauch feststellen, nach welchem ein gegen Provision tätiger Untervertreter für Vorträge und Erklärungen anläßlich von Vorführungen mit Ford-Traktoren, die der Hauptvertreter abhält, und bei denen der Untervertreter auf ausdrückliches Verlangen des Hauptvertreters teilnimmt und dabei die Interessenten durch Vorträge und Erklärungen bearbeitet, neben der Provision noch Ersatz der Aufwendungen und angemessene Entschädigung für Zeitaufwand zu beanspruchen hat. C 12 487/28 (XII A 3). *1569*

Kraftfahrzeuge. Ein Handelsgebrauch kann sich nur auf tatsächliche, niemals auf Rechtsfragen beziehen. Dies vorausgeschickt, bemerken wir, daß vielfach Vereinbarungen getroffen werden, nach welchen für gemeinsame Rechnung Spezial-Kraftfahrzeuge von Automobilfabriken einerseits und Karosserie- oder Maschinenfabriken andererseits hergestellt werden, wobei die Verrechnung erst nach Verkauf des Spezialwagens erfolgt. Jedoch hängt es lediglich von der Auslegung des Parteiwillens ab, ob ein kommissionsähnliches Verhältnis oder ein Werklieferungsvertrag mit Stundungsabmachung vorliegt. Der Begriff „Konsignationswagen" wird von den beteiligten Verkehrskreisen für einen in Kommission gegebenen Wagen verwandt. Ein Unterschied zwischen Konsignation und Kommission läßt sich im Inlandverkehr für den Handel mit Kraftfahrzeugen nicht feststellen. C 8387/28 (XII A 4). *1570*

Kraftfahrzeuggewerbe. Bei Reparaturen von Kraftfahrzeugen hat handelsüblich der Besteller die für die Beförderung des Kraftwagens von und zur Reparaturwerkstätte erwachsenden Aufwendungen zu tragen, auch wenn die zu behebenden Mängel nicht vom Besteller verschuldet sind und der Unternehmer die kostenlose Beseitigung des Uebelstandes übernommen hat. C 19 122/28 (XII A 4). *1571*

Digitized by Google

WER IST WO?

Paul Rhode
der bekannte Eisen- und Stahl-Großindustrielle, wurde als Mitglied in den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG. berufen.

Baurat Dr. h. c. Nallinger
der frühere technische Direktor der Daimler-Benz AG. wurde in den Aufsichtsrat der Daimler-Benz AG. berufen.

Dipl.-Ing. Erwin Aders
der bisher technischer Direktor von Vomag und früher als Oberingenieur bei Büssing und MAN. tätig war, ist als Konstruktionschef für Lastkraftwagen und Omnibusse bei den Daimler-Benz-Werken, Gaggenau, eingetreten.

Unterstaatssekretär z. D. Wilhelm v. Radowitz
ist als Vizepräsident des Automobil-Club von Deutschland zurückgetreten.

Wilhelm Kissel
Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG. kann am 1. Juli auf eine fünfundzwanzigjährige Tätigkeit bei dieser Gesellschaft bzw. der früheren Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG., zurückblicken.

Kommerzienrat Johann Winklhofer
der Begründer der Wanderer-Werke AG., feierte am 23. Juni seinen 70. Geburtstag. Seine großen Verdienste um die Fahrzeug- und Maschinenindustrie sind allgemein bekannt.

Zielfahrt nach Wien

Wir berichteten bereits in Heft 11 vom 1. Juni auf Seite 225, daß die Zielfahrt vom 3. bis 9. Juni stattfinden würde. Ueberraschende Sieger der Zielfahrt wurden Fahrer auf Steyr-Wagen. Bis zum offiziellen Schluß der Kontrolle im festlich geschmückten äußeren Burghof der ehemaligen Hofburg trafen 64 Fahrzeuge ein. Wie vorauszusehen, waren die einheimischen Fahrzeuge in überwiegender Mehrzahl; nicht weniger als 32 Steyr passierten rechtzeitig das Ziel. Als Ausgangsländer für die Zielfahrt waren unter anderen Portugal und Spanien, Frankreich, Italien, Ungarn, Rumänien, Holland, England und Litauen gewählt worden; die in Deutschland Gestarteten kamen aus Danzig, München, Frankfurt a. M., Stuttgart, Berlin, Dresden, Dortmund, Stettin, Hamburg, Karlsruhe und Breslau.

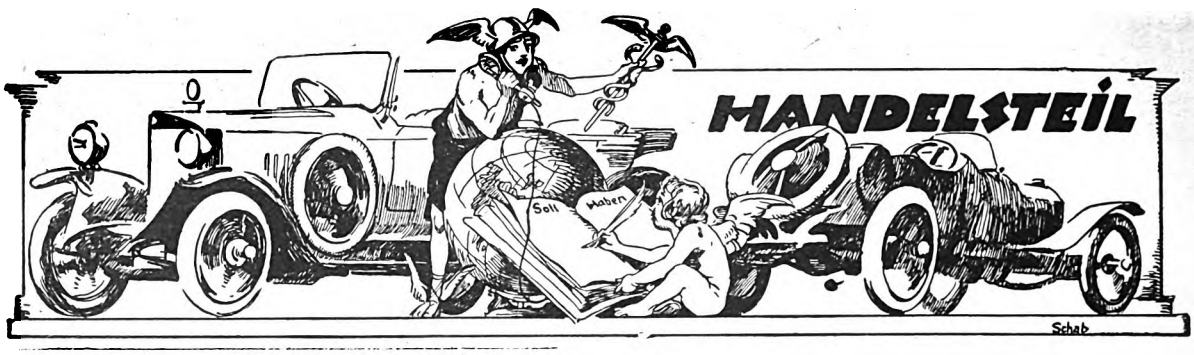
Sieger und Gewinner des mit 12 wertvollen Originalradierungen geschmückten „Goldenen Buches des Oesterreichischen Automobil-Clubs" blieb Georg Hof, Wien, auf 1,5 l Steyr, Startort Lissabon, mit einer Entfernung von 3291 km, in 67 Stunden, 22 Minuten und einer Besatzung von vier Personen. Auch der zweite und dritte Platz fiel an Steyrfahrer des gleichen Typs mit den Startorten Lissabon über Pau nach Genf 3163 km und Barcelona über Mailand 1966 km. *1586*

Schluß von Seite 265

berücksichtigen. Wo überhaupt noch Hofflächen oder Straßengrundstücke oder abbruchreife Altbauten zur Verfügung stehen, müssen die gesetzlichen Bestimmungen und Vorschriften eine Erhöhung der Grenzen der Bebaubarkeit vorsehen, um den nötigen Raum für die Wagen zu schaffen.

Eine außerordentliche Erschwerung für die Ausführung von Bauten bietet das Genehmigungsverfahren. Bei allem guten Willen der einzelnen Stelle dauert es selbst in einfach gelagerten Fällen etwa zwei bis neun Monate. Es ergibt sich die Notwendigkeit, eine elastischere Organisation zu schaffen. Man lege die Prüfung der Feuerschutz-, Verkehrs- und der baupolizeilichen Fragen in eine Hand oder schaffe Spezialprüfungsingenieure für die neuartigen Verkehrsbauten. Es ist eine tragische Dissonanz, daß in einem Lande mit schwersten außenpolitischen Lasten hohe Mehrkosten durch die Verwaltung entstehen, die man in reichen Ländern wie Frankreich und Amerika nicht kennt. Bleibt die gegenwärtige Unsicherheit in der Garagenwirtschaft, so wird das Großkapital von einer Beteiligung abgehalten. Garagenbauten und Unterhaltskosten im Kraftverkehr bleiben dann auf ihrer jetzigen Höhe, und schließlich findet dann auch eine billig arbeitende Industrie keine Absatzmöglichkeiten mehr. *1544*

Digitized by Google



Hoher Einfuhrbedarf an Automobilen in Rumänien

—r. Die Nachfrage nach Kraftfahrzeugen in Rumänien bewegt sich in unentwegt steigender Linie. Die erhöhte Zuwendung des rumänischen Verkehrs zu Kraftfahrzeugen wächst damit in einem Umfange, der über die Verbrauchsbewegung in anderen Ländern ähnlicher Struktur weit hinausgeht. Nach dem Zensus im letzten Jahr wurden in Rumänien 22 295 Kraftwagen erfaßt. Darnach kommt jetzt in Rumänien auf 762 Einwohner ein Wagen. Der Erfolg der Steigerung der Automobildichte gegenüber vorhergehenden Jahren ist damit ziemlich bedeutend. 1927 war das Verhältnis 1 : 1070 und 1926 1 : 1539. In den Vorjahren betrug die Zahl der in Rumänien laufenden Wagen 15 895 bzw. 11 725. Innerhalb von zwei Jahren hat der Automobilbestand in Rumänien damit um mehr als 10 000 Stück zugenommen, sich also in dieser Zeit verdoppeln können.

Die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen aus den einzelnen Exportländern nach Rumänien verteilte sich dabei 1926 aus den Vereinigten Staaten 3974, aus Italien 1726, Frankreich 1 557, Deutschland 1393, Oesterreich 932, Großbritannien 178, Tschechoslowakei 50 Wagen. Rumänien führte seinem Konsum an Kraftfahrzeugen aus eigenen Industrien, die indessen noch überaus rückständig und erst in kleinen Anfängen entwickelt sind, 30 Fahrzeuge zu. 1927 umfaßte die Beanspruchung des rumänischen Konsums aus Amerika 7825, Italien 2463, Frankreich 1724, Deutschland 1709, Oesterreich 887, Großbritannien 260, Tschechoslowakei 105, Rumänien 63 Fahrzeuge. Darnach war an der Gesamteinfuhr führend beteiligt Amerika, das 1926 rund 34 Prozent des Gesamtimports kontrollierte, um seinen Anteil jetzt bedeutsam weiter auf annähernd 50 Prozent zu steigern. Der namhafteste europäische Versorger ist Italien, das ausgangs mit 14,7 Prozent, jetzt mit 15,4 Prozent an der rumänischen Einfuhr beteiligt ist. Nachgelassen hat der französische Export, der sich von 13,45 Prozent auf 10,85 Prozent zurückentwickelte. Etwas schwächer war auch der deutsche Einfuhranteil, der von 11,88 auf 10,88 Prozent zurückging. Oesterreich kontrolliert 7,95 Prozent, im folgenden Jahr nur mehr 5,58 Prozent. Großbritannien steigerte dagegen — allerdings ganz unwesentlich — seine Beteiligung von 1,52 auf 1,64 Prozent, die Tschechoslowakei von 0,50 auf 0,66 Prozent und schließlich Rumänien von 0,30 auf 0,40 Prozent.

Im letzten Jahr hat sich nun die Zuwanderung amerikanischer Wagen nach den rumänischen Märkten noch weiter gesteigert. Amerika führt jetzt mit weitem Abstand. Einen ausnahmsweise großen Abnehmerkreis haben dabei Ford und Chevrolet. Namentlich Chevroletwagen erfahren in Rumänien eine immer größere Verbreitung. Augenblicklich sollen beispielsweise 5000 Chevrolets in Rumänien laufen. Die auffälligen Absatzleistungen in amerikanischen Wagen sind in erster Linie das Verdienst der vorbildlichen amerikanischen Absatzorganisation. Die Kaufkreise in Rumänien sind zumeist nicht so leistungsfähig, um Wagen gegen Barzahlung zu nehmen. Die Anschaffung ist vielmehr in hohem Grade abhängig von einer großzügigen Kreditgewährung. Außerdem muß der Wagen, der Kauffähigkeit der maßgeblichen Konsumenten entsprechend, billig sein. Billigkeit und weitgehende Erleichterungen in den Zahlungsbedingungen sind nun aber erfahrungsmäßig die wertvollsten Stützen für das Vorankommen amerikanischer Automobile im rumänischen Motorfahrzeughandel. Außer Ford und Chevrolet ist eine sehr verbreitete Marke der italienische Fiatwagen. Insgesamt umfaßte die durch die Regierung unlängst veranlaßte Schätzung 3284 italienische Automobile, davon waren allein 3000 Fiatwagen. Bedeutend ist weiterhin auch die Zufuhr französischer Wagen, die sich im übrigen in Rumänien sehr gut einführen lassen. Etwa 2225 Automobile sind gegenwärtig französischer Herkunft. Vorzugsweise werden dabei Renaultwagen gefahren und Citroën. Relativ verbreitet sind noch Dion-Bouton und Berliet. Nach den statistischen Erörterungen ist der Verbrauchsdurchschnitt hier 500 bzw. 398 bzw. 227 bzw. 209. Die Agenten französischer Wagen in Rumänien können nun erfahrungsmäßig die Vorliebe des rumänischen Verbrauchs für französische Wagentypen darum nicht im Interesse einer Steigerung der Einfuhr französischer Fahrzeuge ausnutzen, weil die französischen Fabriken den Ausbau ihres Ausfuhrhandels mit Rumänien nicht genügend materiell unterstützen, trotzdem diese Kreise an sich leicht ähnliche Zahlungserleichterungen bewilligen könnten, die die Schwerkraft im erfolgreich fortschreitenden Absatz amerikanischer Wagen bilden. Deutsche Wagen erfaßt die rumänische Statistik mit etwa 1766. Von deutschen Marken herrschen Mercedes mit 306, Opel mit 293 und NAG. mit etwa 157 Fahrzeugen vor. Eine größere Verbreitung finden noch Wandererwagen, von denen 121 erfaßt sind, weiter 91 Adlerwagen, 59 Horch, 40 Hansa-Lloyd. Erwähnenswert ist schließlich noch die österreichische Automobilausfuhr, die hauptsächlich Puch, Steyr und Austro-Daimler nach Rumänien ausführt. Oefters anzutreffende Wagen sind noch der tschechische Prahawagen, der englische Sunbeam- und der belgische Minervawagen.

Für die Zukunft gestalten sich die Absatzverhältnisse für Personenkraftwagen in Rumänien ganz besonders günstig. Lastwagen und Autobusse sind gegenwärtig noch nicht sehr verbreitet. Das Verkaufsfeld ist hier noch ausgesprochenes Neuland. Ebensowenig hat bisher das Motorradgeschäft freier in Schwung kommen können. Der Grund für die geringe Beweglichkeit von Motorrädern ist einmal der gleiche, der das Vorankommen des Verkaufs von französischen Motorfahrzeugen aufhält, zum anderen daß die verhältnismäßig niedrigen Preise für kleinere Kraftwagen mehr Anreiz bieten für eine Anschaffung von Auto-

Digitized by Google

mobilen als von wesentlich weniger leistungsfähigen Motorrädern. In nächster Zeit wird sich der Automobilkonsum in Rumänien fraglos ganz bedeutsam ausdehnen, da namentlich auch für eine ganze Reihe kaufkräftiger Konsumenten mit ausreichenden Einnahmen auf dem flachen Lande künftig das Automobil ein unentbehrliches Verkehrsmittel darstellen wird. Die führende Automobilindustrie — namentlich in Rücksicht auf die bequeme geographische Absatzlage, die mitteleuropäische — wird daher auf den rumänischen Märkten in Zukunft ganz besondere Absatzmöglichkeiten vorfinden. Um nun aber hier im Absatz glücklicher als bisher zu sein, ist es unbedingt erforderlich, den Absatz straffer und folgerichtiger, bzw. zweckmäßiger zu organisieren als bisher. Im Gegensatz zu Amerika und auch zu Italien, die überall über vorbildliche Verkaufseinrichtungen verfügen und sich dazu auf erstklassige Treuhänder ihres Handels stützen können, wird für die Aufnahme anderer Automobile im Augenblick noch viel zu wenig getan. Hinter den Agenten anderer Auslandfirmen — nicht zuletzt der deutschen — stehen nur geringe Mittel, die in keinem Fall ausreichend sind, um unerläßliche Propaganda für die größere Verbreitung dieser Wagen durchzuführen. Materielle Unterstützung zum wenigsten für eine großzügigere literarische Werbearbeit ist auch vom Exporteur zumeist nicht zu erreichen, da diese Organe der durchaus verfehlten Auffassung sind, die Agenten seien mit ihrer Provision in der Lage, diese Aufgaben aus eigener Kraft zu lösen. Die Mittel reichen aber hier tatsächlich nicht aus. Die Werbung ist zu kraftlos, um gegen den ausgedehnten Propagandafeldzug, namentlich den gewaltigen Werbeapparat amerikanischer Kreise irgendetwas zu erreichen. Vollkommen ungenügend ist weiterhin noch die erforderliche exakte Lösung des Problems der Verkaufs- und Abzahlungsbedingungen, die namentlich auch bei amerikanischen Wagen eine so wesentliche Stütze erhöhter Verbreitung sind. *1540*

Kleine Mitteilungen

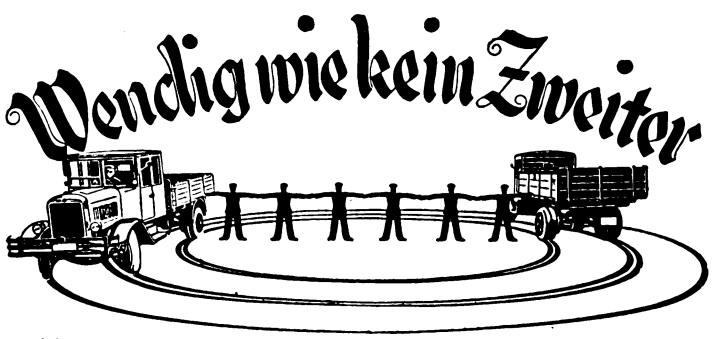
28. Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Automobilindustrie E. V.

Die 28. Mitgliederversammlung des Reichsverbandes der Automobilindustrie wurde am Sonnabend, den 8. Juni, bei zahlreicher Beteiligung unter Leitung des ersten Vorsitzenden, Geheimrat Dr. Allmers, im Hotel Esplanade, Berlin, abgehalten. — Nach Erstattung des Geschäfts- und Rechenschaftsberichtes für das Jahr 1928 wurde einstimmig Vorstand und Geschäftsführung Entlastung erteilt. Die turnusmäßig ausscheidenden Vorstandsmitglieder Geheimrat Dr. Allmers, Dr.-Ing. E. h. Bosch und Baurat Dr. h. c. Nallinger, wurden wiedergewählt, und neu hinzugewählt Direktor Hagemeier von den Adlerwerken. — Zum Präsidenten des Verbandes wurde einstimmig Geheimrat Dr. Allmers wiedergewählt, zu Vizepräsidenten Generaldirektor Tischbein, Baurat Dr. h. c. Nallinger, Dipl.-Ing. Werners und Geheimrat Dr.-Ing E. h. Wilh. v. Opel.

In dem Bericht des Generalsekretärs Dr.-Ing. W. Scholz*) kommt dem Hinweis auf die krisenhafte Zuspitzung in der Lage der deutschen Automobilindustrie unter dem Einfluß einer übermäßig raschen und weitgehenden Zollsenkung besondere Beachtung zu. Es müßten gemeinsame und außerordentliche Maßnahmen mit dem Ziel getroffen werden, die Produktions- und Absatzverhältnisse, insbesondere für Personenwagen, von Grund auf zu bessern. Der in der Oeffentlichkeit wiederholt empfohlene Zusammenschluß der Unternehmen erfordere außerordentliche Mittel. Eine ausreichende Mithilfe des Kapitals sei nur dann zu erreichen, wenn trotz der während der Uebergangszeit unvermeidlichen Störungen in Produktion und Absatz für die Investitionen genügende Sicherheiten bestehen. Zur Herstellung der Rentabilität der Werke erweise sich also auch in dieser Hinsicht als unerläßliche Voraussetzung eine Neuregelung der Zollfrage, die als letztes Ziel die Stärkung der internationalen Wettbewerbsfähigkeit und damit eine preisverbilligende Tendenz habe.

Die Generalversammlung nahm sodann den Bericht von Geheimrat Dr. Allmers über die Eindrücke entgegen, die die Kommission zum Studium der Kraftstoffsteuer und der Straßengesetzgebung in Amerika erhalten hat. Eine endgültige Stellungnahme zu der Frage der Besteuerung sei erst nach Fertigstellung des Kommissionsberichtes möglich. Jedenfalls ließen sich die in Amerika gemachten Erfahrungen nicht ohne weiteres auf deutsche Verkehrsverhältnisse übertragen. Seitens der Lastwagenverbraucher müßten gegen die Einführung einer Treibstoffsteuer Bedenken geltend gemacht werden. — Die Versammlung beschloß, eine Automobil- und Motorrad-Ausstellung in diesem Jahr nicht abzuhalten. *1579*

*) Ein ausführlicher Bericht mit vielen statistischen Angaben, Tafeln und Schaubild befindet sich in dem offiziellen Geschäftsbericht des RDA., abgedruckt in dem soeben erschienenen Jahrbuch des RDA. für 1929, V. Jahrgang. Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau. Preis RM. 10.



Nutzen Sie diesen Vorteil aus! Lassen Sie sich einen Henschelwagen vorführen!
HENSCHEL & SOHN A·G KASSEL · LASTWAGEN OMNIBUSSE

Digitized by Google

Unterstützung der „AHA", Autohilfe GmbH.

Das preußische Innenministerium und das preußische Landwirtschaftsministerium haben gemeinsam den folgenden Erlaß an die Oberpräsidenten und Regierungspräsidenten herausgegeben:

Die „Autohilfe GmbH." erhält durch das RVM. Unterstützungen, um ihre Einrichtungen weiter auszubauen. Wir ersuchen, auf alle Wegeunterhaltungspflichtigen dahin einzuwirken, auch ihrerseits die „Autohilfe" in ihren Bestrebungen tatkräftig zu unterstützen, besonders bei der Aufstellung von Fernsprechmasten an den Straßenrändern keinerlei Schwierigkeiten zu bereiten.

Reklame wird an diesen Fernsprechmasten nicht angebracht werden, sondern lediglich ein von den Zentralstellen genehmigtes Hinweisschild, das die Wegebenutzer auf die Möglichkeit, von hier aus die nächste Hilfsstation anrufen zu können, aufmerksam machen soll. *1567*

Verbilligung des Autoführerscheines für Ausländer

Für Ausländer, die auf ihrer Reise in Deutschland ihren Kraftwagen selbst lenken wollen und nicht den internationalen Fahrausweis besitzen, sind jetzt wesentliche Erleichterungen geschaffen worden. Während bisher diese Ausländer den deutschen Führerschein nur unter den gleichen Bedingungen wie die Reichsdeutschen erlangen konnten, ist dies in Zukunft nicht mehr notwendig. Durch eine neue Verordnung des Reichsverkehrsministeriums ist eine Erleichterung in der Erteilung des Führerscheins an Ausländer getroffen, die bereits einen über ein Jahr alten ausländischen Führerschein besitzen. Diese Ausländer können sich von einem Polizeibeamten, der im Besitz des Führerscheins ist, oder einem amtlich anerkannten Sachverständigen der Technischen Hochschulen eine Bescheinigung darüber ausstellen lassen, daß sie mit den wichtigsten deutschen Verkehrsvorschriften vertraut sind. Diese Bescheinigung zusammen mit dem Heimatführerschein des Bewerbers genügt in Zukunft für die Ausstellung des deutschen Führerscheins für die gleiche Wagenklasse. Die Erleichterung bringt also vor allem die Befreiung von der Absolvierung eines Fahrkurses und der Vorlegung des kreisärztlichen Attestes. Außerdem bedeutet die Neuordnung eine wesentliche Verbilligung, die Erlangung des deutschen Führerscheins kostet in diesem Falle nur etwa 50 M. gegen rund 200 M. früher.

Von besonderer Wichtigkeit ist diese Neuerung vor allem für die Nordamerikaner, da sie in ihrer Heimat überhaupt keinen internationalen Fahrausweis erhalten können.

Auf Grund des deutschen Führerscheins kann ihnen in Zukunft jedoch auch ein internationaler Fahrausweis ausgestellt werden. *1566*

Einfuhrerlaubnis für deutsche Motorräder nach Polen auf Kosten der Einfuhr deutscher Automobile

Vor kurzem wurde berichtet, daß Polen das Einfuhrverbot für deutsche Motorräder aufgehoben habe. Es ist dazu zu sagen, daß diese Maßnahme für die deutsche Industrie praktisch bedeutungslos ist, da die Einfuhr deutscher Motorräder nach Polen nicht bedingungslos freigegeben worden ist. Die Einfuhr deutscher Automobile nach Polen war nämlich mit bisher jährlich 400 t kontingentiert. Dieses Kontingent ist jetzt derart aufgeteilt worden, daß auf die Automobileinfuhr nur noch 350 t entfallen und auf die Einfuhr von Motorrädern 50 t. Es bedarf keines Hervorhebens, daß diese Kontingente ungenügend sind, und daß im abzuschließenden deutsch-polnischen Handelsvertrag eine für die deutsche Automobil- und Motorradindustrie wesentlich günstigere Regelung, nach Möglichkeit überhaupt keine Einschränkung der Einfuhr durch Kontingente geschaffen werden muß. *1512*

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen

Firma	letzte Divid.	Datum 11. 6.	18. 6.	25. 6.
Adler	0	52	53	48
Allg. Berl. Omnibus	10	186	186	185
AEG.	8	191	191	192
Augsb.-Nrbg. (MAN.)	6	86	90	93
Bln.-Karlsr. (DWF.)	0	58	60	60
Calmon	0	32	31	31
Chillingworth	8	94	94	86
Continental	7	171	173	170
Daimler-Benz	0	60	60	58
Dürener Metallw.	10	183	186	189
Dürkopp	0	27	26	25
Frankf.-Pokorny	4	52	51	48
Hanomag	0	43	45	45
Harb. Gummi (Phoenix)	0	66	67	68
Horchwerke	8	96	96	97
Kronprinz	5	73	72	70
Magirus	0	24	22	22
Motorenfabrik Deutz	0	65	67	67
NAG.	0	28	27	27
NSU.	0	—	—	—
Nürnb. Herkules	0	40	40	40
Peters Union	5¼	123	129	127
Siemens & Halske	14	401	398	396
Vomag	6	70	70	76
Wanderer-W.	6	92	85	90

Dieses Jahr keine internationale Herbstmesse in Frankfurt a. M. Der Magistrat hat sich in seiner gestrigen Sitzung mit der Frage der künftigen Gestaltung der Frankfurter internationalen Messen befaßt. Es wurde einem Beschlusse des Aufsichtsrates der Messe- und Ausstellung G. m. b. H. zugestimmt, wonach in diesem Jahre die Herbstmesse nicht stattfinden und für das nächste Jahr die Veranstaltung geeigneter Fachmessen und Fachausstellungen ins Auge gefaßt werden soll. *1585*

Digitized by Google

Vereinigung der intern. Kraftomnibusunternehmer

Unter Beteiligung von 15 europäischen Ländern wurde eine internationale Vereinigung der Kraftomnibusunternehmerorganisationen gegründet. Mitglieder dieser Vereinigung sind außer Deutschland die Unternehmerverbände Oesterreichs, Ungarns, Schwedens, Norwegens, Dänemarks, Estlands, Hollands, Frankreichs, Italiens, Jugoslawiens, Rumäniens, der Tschechoslowakei und der Schweiz. Die neue Vereinigung vertritt die gemeinsamen Interessen des Großkraftverkehrs bezüglich einheitlicher Regelung des Grenzübertritts, der internationalen Verkehrszeichen, der Angleichung von Gesetz und Rechtsprechung, der Regelung der steuerlichen Fragen, der technischen Beratungen, des Versicherungswesens und der Verbesserung der Straßen. Ferner soll die neue Organisation die Normung des Gesellschaftswagenverkehrs herbeiführen. *1511*

Zusammenschlußbestrebungen der englischen Lastautomobilfabriken

In den letzten Wochen haben in London eine Reihe von Zusammenkünften der führenden englischen Lastkraftwagenfabriken mit dem Ziel eines engen Zusammenschlusses stattgefunden. Diese Besprechungen sind zu einem vorläufigen günstigen Abschluß gekommen, da allerseits die Vorteile einer Interessengemeinschaft anerkannt worden sind. Es wurde bereits auch eine Verständigung über eine in allernächster Zeit stattfindende Rationalisierung und Normung erzielt und eine vorläufige Verständigung über die Aufteilung der Auslandmärkte erreicht. *1577*

Zu den Fiatplänen der General Motors Corporation

Es scheint sich zu bestätigen, daß die bekanntlich schon seit geraumer Zeit schwebenden Verhandlungen zwischen den Fiatwerken, Turin, und der General Motors Corporation jetzt vor einem Abschluß stehen. General Motors dürften wahrscheinlich die Hälfte des Kapitals der S. A. Fiat übernehmen. Sie würden damit Einfluß auf die südeuropäische Automobilindustrie gewinnen und hätten die Möglichkeit, von Turin aus die südeuropäischen Länder und wohl auch den nahen und den fernen Osten zu bearbeiten. Außerdem dürfte der Bau von kleineren Wagen für die Versorgung Italiens selbst noch recht aussichtsreich sein. Was die Lage der italienischen Automobilindustrie angeht, so wurde vor einiger Zeit über eine gewisse Sättigung des Inlandmarktes berichtet, und zwar infolge des Fehlens einer Produktion an kleineren und billigen Wagen. Schon aus diesem Grunde dürfte den Fiatwerken eine Interessennahme der General Motors, welche zweifellos eine Umstellung und Erweiterung der Produktion ermöglichen wird, willkommen sein. Bemerkt sei noch, daß, wenn es zum Abschluß eines derartigen Vertrages kommt, General Motors über Fiat auch Einfluß auf NSU. gewinnen würden. *1574*

Firmenberichte

Waggonfabrik Jos. Rathgeber, München-Moosach. Für das am 30. April beendete Geschäftsjahr 1928/29 kann die im Vorjahr mit 7 Prozent wieder aufgenommene Dividendenzahlung beibehalten werden, trotzdem laut Geschäftsbericht der vorjährige Umsatz nicht ganz erreicht werden konnte. Die gegenwärtig vorliegenden Aufträge gewährleisten normale Beschäftigung bis Ende 1929; darüber hinaus bestehen für weitere Arbeitsmöglichkeiten gute Aussichten. Die Verwaltung erwartet deshalb auch für das laufende Geschäftsjahr ein angemessenes Ergebnis.

Accumulatoren-Fabrik AG., Berlin-Hagen, erzielte im Geschäftsjahr 1928 einen Ueberschuß von 3,08 Mill. RM. (3,29). Nach Zuführung von 1,39 Mill. RM. (1,42) zum Abschreibungsfonds verbleibt einschließlich 0,50 Mill. RM. Gewinnvortrag aus 1927 ein Gewinn von 2,19 Mill. RM. (2,18), woraus wieder 8 Proz. Dividende verteilt und 0,51 Mill. RM. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Nach dem Geschäftsbericht hatte die Gesellschaft ganz besonders unter dem starken Preisdruck der ausländischen Konkurrenz zu leiden. Fast das ganze Ausland habe die eigene Industrie durch hohe Einfuhrzölle geschützt, so daß die Exportmöglichkeit nahezu abgedrosselt worden sei. Anderseits habe die ausländische Konkurrenz einen Teil der im Inland erzielten hohen Gewinne dazu benutzt, um ihren Fabrikationsüberschuß zu geradezu verheerend niedrigen Preisen nach Deutschland und den bisherigen Exportländern der Gesellschaft zu werfen. Diesem Preisdruck nachgebend, habe sich die Gesellschaft gezwungen gesehen, schon im März des vergangenen Jahres trotz steigender Löhne und Bleipreise die Verkaufspreise bedeutend zu ermäßigen. Der Auftragseingang sei in den letzten Monaten des abgelaufenen Jahres immer mehr abgeflaut und dieser Zustand halte bis heute an.

Deutsche Last-Automobilfabrik AG. (Daag), Ratingen. In der Aufsichtsratsitzung der Deutschen Last-Automobilfabrik AG. (Daag), Ratingen-Düsseldorf, wurde die Bilanz zum 31. Dezember 1928 vorgelegt; sie schließt mit einem Verlust von 56 132 RM. ab, der sich durch den Vortrag aus 1927 von 1253 RM. auf 57 385 RM. erhöht. Die Umsätze für 1928 lagen im Rahmen des Vorjahres, waren aber in der zweiten Jahreshälfte etwas niedriger, als Folge des Streiks in der nordwestlichen Gruppe. Wie im Geschäftsbericht weiter ausgeführt wird, konnten die Lagervorräte verringert werden, was in der nächsten Bilanz noch deutlicher in Erscheinung treten wird, da für einen umfangreichen Reparationsauftrag für den griechischen Staat, der voraussichtlich im Laufe der nächsten Monate zur Auslieferung kommt, am Ende des Berichtsjahres noch erhebliche Materialmengen vorrätig waren. Gegen Jahresschluß wurde eine Vergrößerung des Reparaturwerks vorgenommen, das Anfang Juni dem Betriebe übergeben worden ist.

Hansa-Lloyd-Werke AG., Bremen. Die Firma bemerkt in ihrem Geschäftsbericht für 1928, daß es

Digitized by Google

trotz des ständig wachsenden Druckes der Konkurrenz gelungen sei, den Umsatz der Lastkraftwagenfabrikate im Berichtsjahr um 18 Prozent gegenüber dem Vorjahre zu steigern und einen Auftragsbestand von rund 5 Mill. RM. in das neue Geschäftsjahr hinüberzunehmen, der den Werken in Verbindung mit den laufend eingehenden Aufträgen für die ersten acht bis neun Monate des Geschäftsjahres 1929 gute Beschäftigung sichert.

Es verbleibt ein Reingewinn von 88 337 M., der sich durch den Vortrag aus dem Vorjahre von 60 718 M. auf 149 055 M. erhöht. Das Ergebnis ist schlechter als im vorigen Jahre, indem aus dem Reingewinn von 276 718 M. eine Dividende von 4 Prozent auf das nach der Sanierung 5,4 Mill. M. betragende Aktienkapital ausgeschüttet worden ist. Das Ergebnis des Berichtsjahres wurde durch die schwere Last konstruktiver Neuerungen beeinträchtigt, die erforderlich waren, um die Fabrikate dauernd auf voller Höhe zu halten.

Am 1. Januar 1929 erfolgte die Auflösung der Gemeinschaft Deutscher Automobil-Fabriken; dieses an sich bedauerliche Auseinanderfallen der seit 1920 bestehenden Verkaufsgemeinschaft der drei Werke NAG., Hansa Lloyd und Brennabor zeigt, daß auf die Dauer nur Zusammenschlüsse auf finanzieller Basis bestanden haben können. Der Auftragseingang im laufenden Jahre war in den ersten Monaten infolge der außergewöhnlichen Witterung etwas geringer als im Vorjahr, während er zurzeit der Saison entspricht.

Austin Motors Comp. Das Jahr 1928 ist für die englische Automobilindustrie keineswegs befriedigend gewesen. Aus dem starken Rückgang in der Registrierung neu in Betrieb genommener Kraftfahrzeuge ist die Verschlechterung des Absatzes ersichtlich, die im letzten Jahr zu verzeichnen gewesen war. Dieses Nachlassen des Kaufinteresses und nicht, wie oft vermutet wird, eine verschärfte ausländische Konkurrenz, hat zu einem außerordentlich schädlichen Preiskampf innerhalb der englischen Automobilindustrie selbst geführt. Ein interessantes Symptom für die Wirkungen dieses Kampfes bietet der soeben veröffentlichte Abschluß der zweitgrößten englischen Automobilfabrik, der Austin Motors Co. Eine Steigerung der Umsätze um etwa 19 Proz. im Vergleich zu 1927 darf deshalb nicht einen günstigeren Eindruck erwecken, weil programmäßig mit Beginn 1928 eine Steigerung der Produktion um 50 Proz. geplant war. In den ersten beiden Monaten 1928 konnte die entsprechende Erzeugungshöhe aufrechterhalten werden, von da ab mußte langsam ein Abbau erfolgen. Abgesehen davon hat also auch der inländische Preiskampf eine starke Reduzierung der Einnahmen verursacht. Nach Abschreibungen, Zinszahlungen auf Hypothekenpfandbriefe, Steuerzahlungen und Ueberweisungen von 52 950 Pfd. Sterl. an den Amortisationsfonds verbleibt für die 15 Monate ein Reingewinn von nur 243 025 Pfd. Sterl., gegen 406 469 Pfd. Sterl. in den vorangegangenen 12 Monaten. Trotz weitgehender Preisermäßigung im August 1928 ist bis Jahresende keine wesentliche Besserung des heimischen Absatzes eingetreten. Hingegen war eine Zunahme der Exporte — fast durchweg nach den britischen Dominions — zu verzeichnen. (B. T.)

General Motors im Flugzeugbau. Die General Motors Corporation bringt in der letzten Zeit der Flugzeugindustrie ein bemerkenswertes Interesse entgegen. Die Gesellschaft hat sich unlängst an der Bendix Aviation Corporation maßgebend beteiligt. Durch diese Interessennahme soll auf dem Gebiete der Fabrikation von Flugzeugzubehör eine Verwertung aller einschlägigen Patente der General Motors Corporation ermöglicht werden. Eine weitere Beteiligung am Flugzeugbau stellt die vor kurzem erfolgte Uebernahme von 40 Prozent der Aktien der Fokker Aircraft Co. dar. Nunmehr wird bekannt, daß der General Motors-Konzern auch die Allison Engineering Company of Indianapolis übernommen hat. Diese Gesellschaft befaßt sich hauptsächlich mit dem Bau von Flugzeugmotoren, darunter auch Dieselmotoren.

Mitteilungen aus der Industrie

Rennsieg und Motorenschmierung

Am 24. 4. d. J. startete eine erprobte Schar von internationalen Rennfahrern zur „Tour de France", welche bis zum 5. Mai dauerte und in deren Verlauf ca. 4500 km zurückgelegt wurden. Der Düsseldorfer Motorradfahrer Bruno Henning traf als einziger Deutscher strafpunktfrei am Ziele ein und ist überhaupt der erste Deutsche, der je bei der Tour de France Erfolg gehabt hat.

Henning schreibt über den Verlauf des Rennens unter anderem wie folgt:

„Ich habe noch keinen Wettbewerb kennengelernt mit derart schwierigen und raffiniert durchdachten Bedingungen, strengstens überwacht durch ein ausgezeichnetes Kontrollsystem. Unglaublich

Modernes Fabrikgrundstück

am Steinhuder Meer b. Hannover, sehr geeign. für die Automobilindustrie, Eisenbetonbau, Grundstücksgr. 5750 qm, bebaute Fläche 4350 qm, Gesamtarbeitsfl. 12 500 qm, erb. 1914/15, hohe, helle Arbeitssäle, 1000 PS Dampfmasch. mit gek. Generator, günst. Wasserverhältn., sehr gute Arbeitsverhältn., evtl. mit Garage, Stall., Wohnhäusern usw., sof. außergewöhnl. **preiswert zu verkaufen.** Anfr. unter **J. K. 12995** beförd. **Rud. Mosse, Berlin SW 100**

Zu verkaufen:

8/38 PS-Innst.-Lim., Daimler-Benz, 6 Zyl., in Standard-Ausf., neuest. Typ „Stuttgart 200", 4—5sitz., mit fein. grau. Cordpolst., dunkelblau lack., mit 4 gr. verschließb. Türen, je 3 gr. Seiten- u. einem Rückenfenster. Die hinteren Sitze sind herausnehmb., daher auch zum Transport größerer Gegenstände geeignet. Der Wagen ist fabrikneu. Der Verkauf erfolgt wegen Entbehrlichkeit. Interessenten wollen sich an die Firma G. Hartner, Präzisionswaagen- u. Gewichte-Fabrik, Ehingen, wenden.

Hauptgeschäftsst.: Württbg., Baden, Cannstatt, Karlstr. 11

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Tour de France

Ein Prüfstein für Fahrer und Material

Was schreibt der deutsche Sieger dieser Fahrt
Brúno Henning?

„Unglaublich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, Verbot jeglicher maschineller Reparaturen, Behebung aller sonstigen Schäden nur auf der freien Strecke innerhalb der Fahrt und dazu Straßen- und Witterungsverhältnisse, die jeder Beschreibung spotten. —“

Weiterhin lautet der Henningsche Bericht:

„Die Tatsache, daß ich während der ganzen Fahrt weder in meinem Motor, weder in meinem Getriebe noch in meiner Kupplung das geringste Heißlaufen oder gar Hartlaufen feststellen konnte, ist für mich ein Beweis für die Qualität des von mir benutzten Spidolin-Oeles. —“

Aus diesen Worten geht hervor, daß Henning die Ueberwindung der großen Hindernisse, die sich ihm auf der Fahrt boten, sowie seinen glänzenden Sieg nicht zuletzt auf die Verwendung von

SPIDOLIN-AUTO-OEL

zurückführt. Diese Tatsache ist ein weiterer Beweis für den unzerstörbaren Spidolin-Oel-Film, der schützend auch die heißesten Motorenteile überzieht.

SPIDOLIN-GESELLSCHAFT mit beschr. Haftung

Fernspr.: D 1 Norden 12767 BERLIN NW6 Schiffbauerdamm 15

Gutschein gleichzeitig mit Ihrer genauen Anschrift einsenden, damit wir Ihnen einen Spidolin-Führer für den Automobilisten (Verlagspreis Mark 2,—) kostenlos zusenden können.

Hier abtrennen

Gutschein

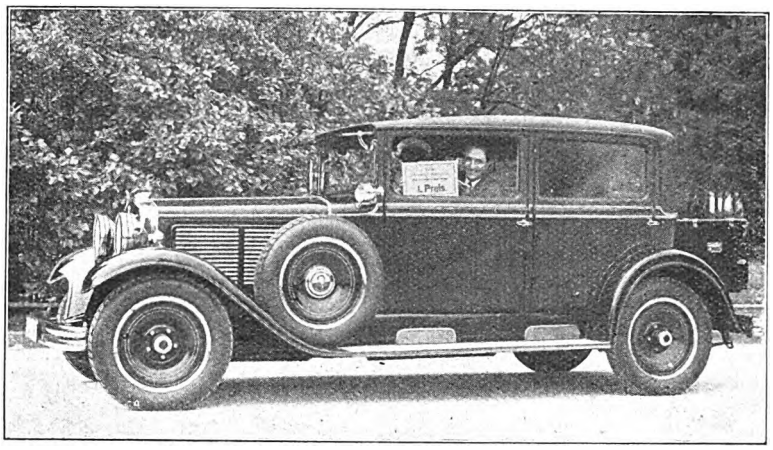
Name: .....

Ort: .....

Straße: .....

F 7

Digitized by Google



Der mit dem 1. Preis seiner Klasse beim Schönheitswettbewerb des Deutschen Automobil-Clubs auf der Rennbahn Grunewald ausgezeichnete NAG-Protos mit Kupplungsautomat mit seinem Besitzer, dem Kunstmaler A. M. Cay, Berlin

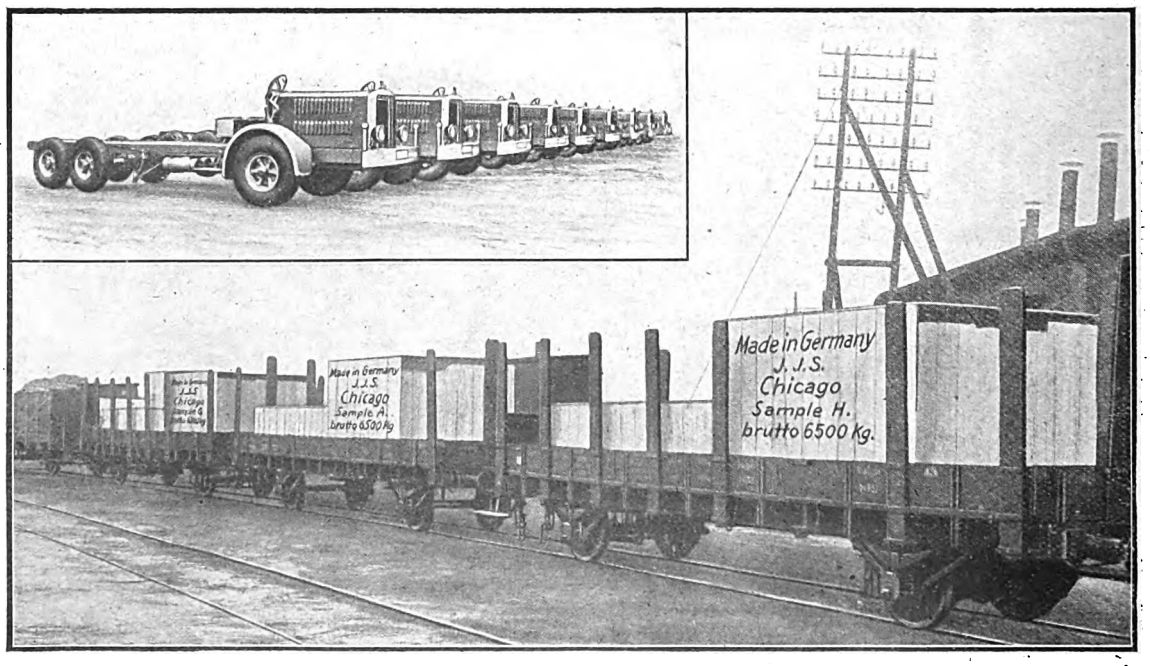
hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten, Verbot jeglicher maschineller Reparaturen, Behebung aller sonstigen Schäden nur auf freier Strecke innerhalb der Fahrzeit. Und dazu Straßen- und Witterungsverhältnisse, die jeder Beschreibung spotteten. Man muß sich vorstellen, daß während der ganzen Fahrt geradezu unglaubliche Geländeverhältnisse vorgelegen haben und wir stellenweise Hunderte von Kilometern entweder mit orkanartigem Wind oder gegen denselben gefahren sind, so daß einmal der Motor vollkommen in windstillem Luftraum lag, wodurch jegliche Kühlung illusorisch wurde und dann wieder stundenlanges Fahren auf dem zweiten Gang mit höchster Tourenzahl nötig war, um überhaupt die verlangten Durchschnittsgeschwindigkeiten einhalten zu können."

Es wird die Leser der „Automobil-Rundschau" gewiß interessieren zu erfahren, daß Henning zur Schmierung seiner Maschine ausschließlich Spidolin-Auto-Oel verwendet und seine Erfolge nicht zuletzt auf die hervorragende Güte von Spidolin zurückführt. Dies geht auch aus seinen nachstehenden Worten hervor:

„Die Tatsache, daß ich während der ganzen Fahrt weder in meinem Motor, weder in meinem Getriebe noch in meiner Kupplung das geringste Heißlaufen oder auch nur Hartlaufen feststellen konnte, ist für mich ein Beweis für die Qualität des von mir benutzten Oeles." *1580*

Bosch-Sieg in Indianapolis

In den Vereinigten Staaten, der Hochburg des Automobilwesens, bildet das größte internationale Rennen des Jahres, das in Indianapolis veranstaltet wird, immer den Höhepunkt der Jahresereignisse. Auch dieses Jahr waren 33 Rennwagen, meist Spezialkonstruktionen, am Start erschienen. Nur 10 davon beendeten das Rennen, ein Zeichen für die außergewöhnlichen Anforderungen, die bei diesem Rennen an Wagen und Fahrer gestellt werden. Sämtliche 10 angekommenen Wagen waren mit Bosch-Zündung ausgerüstet, darunter auch der Wagen des Siegers Ray Keech auf Miller-Simplex. Er erzielte eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 97,58 Meilen in der Stunde (= 156 km). Beachtung verdient, daß Chiron, der in früheren Jahren als Bugatti-Fahrer in Europa unzählige große Siege davontragen durfte, in Indianapolis nur den siebenten Platz belegen konnte. Nicht nur die Robert Bosch A.G. in Stuttgart, sondern die ganze deutsche Industrie, darf stolz darauf sein, daß man auch im Heimatland der größten Automobilfabriken der Welt für Rekordleistungen auf deutsche Präzisions-Erzeugnisse zurückgreift. *1583*

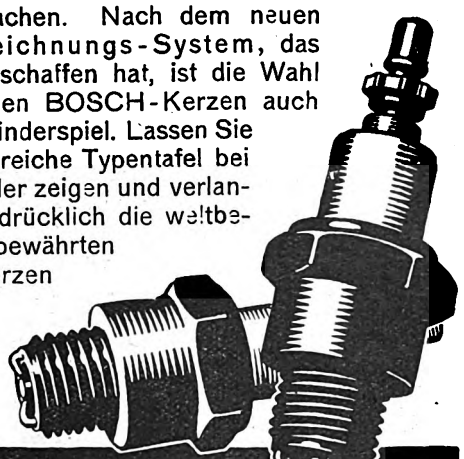


Verladung von Büssing-Sechsrad-Fahrgestellen für die Vereinigten Staaten von Nordamerika

Digitized by Google

Bessere Zündung

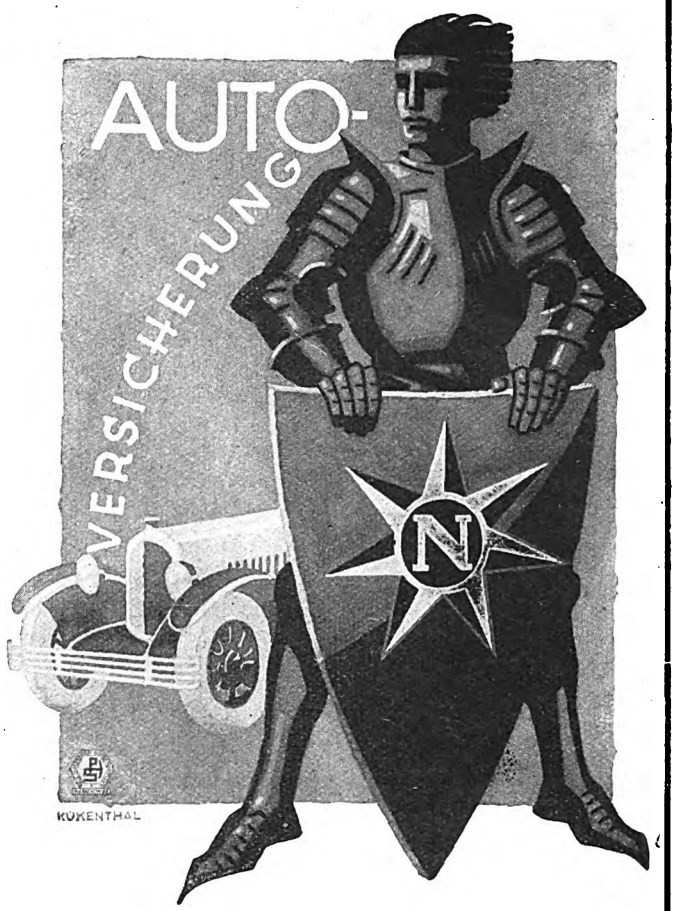
volle Ausnützung der Kraft Ihres Motors und störungsfreien Betrieb erzielen Sie, wenn Sie die richtigen Zündkerzen verwenden. Die Zündkerze darf nicht verölen, nicht verrußen und auch nicht Glühzündungen verursachen. Nach dem neuen Typenbezeichnungs-System, das BOSCH geschaffen hat, ist die Wahl der passenden BOSCH-Kerzen auch für Sie ein Kinderspiel. Lassen Sie sich die lehrreiche Typentafel bei Ihrem Händler zeigen und verlangen Sie ausdrücklich die weltbekannten, altbewährten BOSCH-Kerzen



BOSCH

8022a

Robert Bosch A.-G., Stuttgart



Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Auto - Fahrschule

für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen

Eintritt jederzeit!

Wilhelm Glöckler

Frankfurt a.M., Höchster Str. 1

Telephon: Maingau 75163

AUTO-ERSATZTEILE

Georg Hermann Müller

Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

Autoschule Groß - Berlin

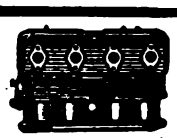
Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt.

Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit.

Berlin W, Ansbacher Str. 20

a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Schleifen von



Anfertigung von

Paul Krahmann

Maschinenfabrik

Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Autofahrschule Gruber

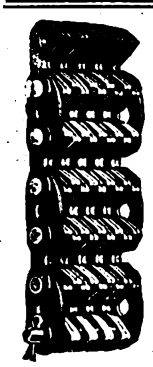
Aelteste Fahrschule Groß-Berlins

Charlottenburg, Knie, Bismarckstr. 108

C1 Steinpl. 5612. Lehrwag. mod. Konstr.

AUTOK **Automobil-Ketten und Kettenräder**

für jeden deutschen u. ausländischen Wagen



AUTOK-AKT.-GES.

Fabrik für Triebketten

Berlin - Adlershof

Tel. Adlershof 207/208

Telegr.: Autoketten Berlin-Adlershof

AUTOMARKT

1 Harley-Davidson-Motorrad

1000 ccm, mit breitem Seitenwagen, wegen Kauf eines Autos **abzugeben.** Anfragen an die Geschäftsstelle des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins in **Cannstatt (Württemberg), Karlstraße 11**

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Statistisches aus der Entwicklung der deutschen Automobilindustrie im Jahre 1928.** Autowelt, 16. Februar 1928, S. 8. Reine amtliche Statistik, daher gestützt auf Unterlagen des Reichsverbandes. Verlauf des Jahres bei Personen-, Lastwagen, Motorrädern.

I. **Uebersicht über die Kraftwagen des Jahres 1929.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 165. Beschreibung der gängigen Wagen auf dem britischen Markt. Preise.

I. **Kennzeichnende Einzelheiten der Wagen von 1929.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 187. Die Vorzüge der neuen Modelle der verschiedenen Kraftwagenfabriken werden geschildert.

I. **Die deutschen Kleinwagen.** Hausfelder. Autowelt, 15. Dezember 1928, S. 5. DKW, Hanomag, Dixi, Opel.

IIa. **Der 21/60-PS-Wolseley-Tourenwagen.** Motor (London). 27. November 1928, S. 879. Erste Beschreibung eines neuen Modells. Sechs Zylinder, vier Geschwindigkeiten vorwärts (8 bis 100 km). Vierradbremse mit Fußantrieb, Hebelbremse für Hinterräder.

IIa. **75-PS-Chrysler.** Motor (London). 27. November 1928, S. 862. Sechs Zylinder. 25/80 PS. Siebenmal gelagerte Nockenwelle mit Stoßdämpfung. Lüftung des Motorgehäuses. Kühlung mit Umlaufpumpe mit Regelung durch Thermostat. Drei Geschwindigkeiten vorwärts.

IIa. **Der 18,2-PS-Delage.** Motor (London). 27. November 1928, S. 885. Sechs Zylinder, vier Geschwindigkeiten vorwärts. Vierradbremse. Bericht über Erfahrungen bei Fernfahrt.

IIb. **Brennstoffreiniger.** Praetorius. Motorwagen, 10. Januar 1929, S. 8. Beschreibung von Brennstoff-Filtern, Sieben.

IIc. **Der Erdelen-Kupplungs-Automat.** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 6. Erdelen-Kupplung ist nicht neu, aber verdient mehr Beachtung, kann bei jeder Kupplung angewendet werden. Beschreibung. Saug- und Druckluftbetätigung.

IId. **Automatische Sicherungen bei amerikanischen Licht- und Anlasseranlagen.** Westerhamp. Auto-Technik, 3. März 1929, S. 16. Stromunterbrecher übernimmt Aufgabe der Sicherungen, gibt hörbares Signal. Instandhaltung.

IIe. **Qualitätsschmierung im Kraftwagenbetrieb. Qualitätsöle und ihre Leistungen.** Steinitz. Motorwagen, 10. Januar 1929, S. 5. Beste Oele sind die reinen Mineralöle. Maßgebend Zähflüssigkeit bis 100°.

II f 2. **Eigenartige Erscheinungen an Automobil-Querfedern.** Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 67. Konstruktion und Fabrikation der Federn. Beobachtete Rissebildung und deren Ursache.

II f 3. **Ueber das Flattern der Räder.** Meineke. Motorwagen, 10. Januar 1929, S. 1. Echtes und unechtes Flattern. Theoretische Erörterungen. Bekämpfung des Flatterns.

II f 4. **Schwingachsen und Vorderradantrieb.** Spiegel. Motorwagen, 20. und 28. Februar 1929, S. 95 und 129. Beschreibung verschiedener Bauarten. Vorteile. Vorderradantrieb besitzt Zukunft.

II f 6. **Die Druckluftbremse im Großstadtomnibus.** Manlik. Motorwagen, 20. Februar 1929, S. 93. Erörterung der Vorgänge beim Bremsen: Verzögerung, Geschwindigkeit. Druckluftbremse ist für Großstadtomnibus am besten geeignet. Besondere Anforderungen.

II g. **Ein neuer Aussichtswagen.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 189. Führersitz in Höhe des Motors, übriger Teil des Aufbaues erhöht. Unterbringung des Gepäcks unter dem erhöhten Teil.

IIk. **Deutsche Sechsrad-Lastwagen auf der Berliner Ausstellung.** Heinze. Aut.-Ind. 15. Dezember 1928, S. 862. Der Fortschritt des Kraftwagenbaues in Deutschland erstreckt sich namentlich auf den Lastkraftwagen, der mit besonders leistungsfähigem Motor ausgestattet wird. Beschreibung und Abbildungen der Sechsradwagen von Büssing, Mercedes-Benz, Hansa-Lloyd, Dürrkopp, NAG, Vomag.

IIIa. **Ausschuß für Verkehr.** Mod. Trpt. 27. April 1929, S. 21. Erörterung der Frage einer Geschwindigkeitsgrenze vor einem englischen Ausschuß zur Beratung von Verkehrsfragen.

IIIa. **Die neue Berliner Verkehrsordnung.** Kleffel. Auto-Ztg. (Berlin). 2. Februar 1929, S. 11. Wiedergabe der wichtigsten Bestimmungen.

IIIa. **Ueber die Entziehung des Führerscheins wegen körperlicher Gebrechen.** Mühsam. Auto-Ztg. (Berlin). 2. Februar 1929, S. 13. Notwendigkeit der Nachuntersuchung von Kraftfahrzeugführern.

IV e. **Unterhaltung von Geschäftswagen.** Mod. Trpt., 4. Mai 1929, S. 18. Aufbringen von Metall auf abgenutzte Teile durch ein elektrochemisches Verfahren.

VI. **Der Kraftomnibus auf der letzten Pariser Automobilausstellung.** Jonasz. Verktechn. 11. Januar 1929, S. 25. Entwicklungsmöglichkeiten. Niederrahmen-Fahrgestelle. Sechszylinder-Motoren. Vorderradantrieb.

VII. **Autofahrer, Straßenbau und Volkswirtschaft.** Laeger. Auto-Ztg. (Berlin). 2. Februar 1929, S. 21. Forderungen der Straßenbenutzer an die Straße. Asphalt- und Teerstraßen.

VII. **Gegenwartsfragen des Straßenbaues in Deutschland.** Meyer-Berkhout. Motzschrft. Februar 1929, S. 68. Arbeiten der Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau und anderer Fachleute klären die Verhältnisse. Anpassung der Straßendecke an Verkehr. Teer- und Asphaltstraßen.

IX. **Zunehmende internationale Kapitalverflechtung in der Automobilindustrie.** Maaßen. Motzschrft. Februar 1929, S. 60. Beteiligung ausländischer Fabriken an deutscher Erzeugung ist zweckmäßiger als Einfuhr. Gefahr der Ueberfremdung.

IX. **Neue Modelle beeinflussen Preise.** Aut.-Ind. 12. Januar 1929, S. 43. Zusammenstellung der Preise neuerer amerikanischer Wagen.

IX. **Billige Wagen sehen ebenso aus wie teure.** Stillmann, Aut.-Ind. 12. Januar 1929, S. 45. Neue Bauarten für den Aufbau werden für Wagen aller Preislagen erwartet.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — **Erscheinungsweise:** 24mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung vierteljährlich RM. 4,75 bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—. bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

ZF

ZAHNRADFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT FRIEDRICHSHAFEN A.B.

Z.F. Einheitsgetriebe

FABRIKATIONSNIEDERLASSUNG: BERLIN N 65 · GERICHTSTR. 23

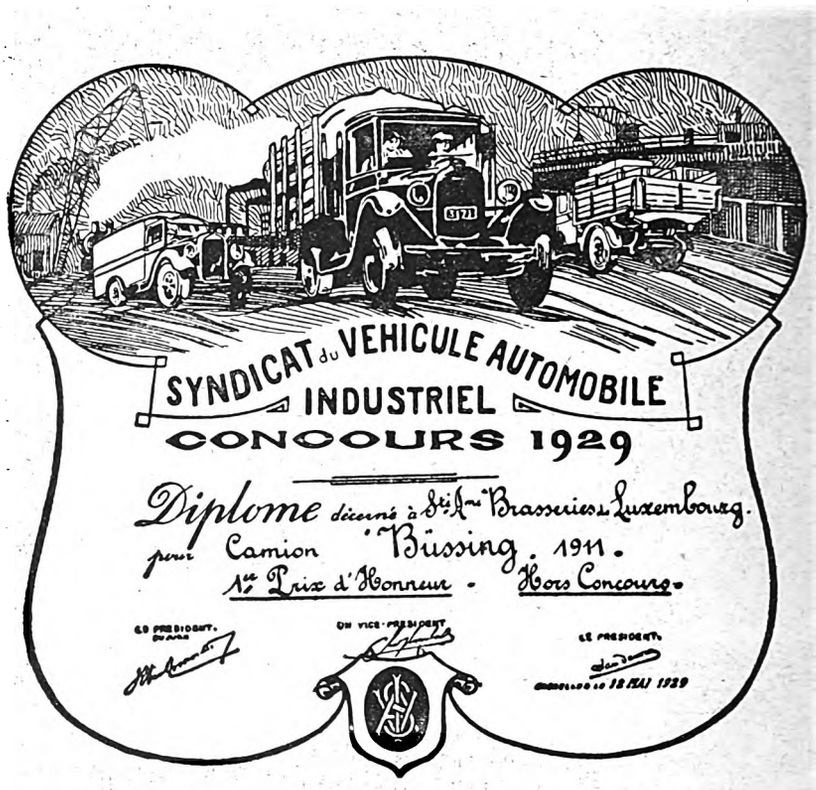
vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 14. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 15. Juli 1929

Digitized by Google



BÜSSING-WAGEN AUS DEM JAHRE 1911 ERHÄLT EHRENPREIS UNTER 210 BEWERBERN ALLER LÄNDER!

Zweimal preisgekrönt wurde ein Büssing-Wagen aus dem Jahre 1911 vom »Syndicat du Véhicule Automobile Industriel« in Brüssel

1928 ERSTER PREIS unter 280 Wagen –
1929 EHRENPREIS unter 210 Wagen –

19 verschiedene Fabrikate – aus allen Ländern

Ein neuer Beweis für:

BÜSSING FÜHREND

AUTOMOBILWERKE H. BÜSSING AKT.-GES., BRAUNSCHWEIG

Digitized by Google

Amtliche Mitteilungen des MMV.

Schriftleitung: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des MMV., Berlin.

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher: Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407.

Der Wert der Taxstellen

Wir haben früher schon einmal an dieser Stelle Zusammensetzung und Zweck der Taxstellen — wir sind durch unseren Vereinsingenieur Herrn Hamann in dem Verwaltungsausschuß vertreten — nämlich die Bewertung gebrauchter Kraftfahrzeuge auf Grund der Marktlage, eingehend behandelt. Es hat sich jetzt nach dreivierteljähriger Tätigkeit gezeigt, daß nicht nur der Automobilhandel gern von dieser neuen Einrichtung Gebrauch macht, sondern daß gerade auch das Privatpublikum sich für die verschiedensten Zwecke der Taxstelle bedient.

Es kann nicht nachdrücklich genug allen jenen, die sich einen gebrauchten Kraftwagen vom Händler oder sonst aus erster oder zweiter Hand kaufen wollen, geraten werden, ein solches Fahrzeug vor dem Erwerb dem Vereinsingenieur oder der Taxstelle vorzuführen, und es auf seinen effektiven Marktwert sowie seinen Betriebszustand untersuchen zu lassen.

Aber auch derjenige, der seinen Kraftwagen verkaufen will, tut gut daran, sich vorher von einer neutralen Stelle, wie es die Taxstelle in Berlin NW 6, Hannoversche Straße 5, ist, ein Zertifikat über den Marktwert des Fahrzeuges zu verschaffen. Dieses Zertifikat gibt dem Besitzer des Wagens die Möglichkeit, sich ein Bild zu machen, inwieweit die ihm auf den Wagen gemachten Gebote angemessen sind, und erleichtert ihm die Entscheidung, zu welchem Preise er den Wagen, ohne ihn zu verschleudern, abgeben kann.

Es ist dem Besitzer eines Wagens beim Verkauf nicht damit gedient, zu wissen, daß sein Wagen in Rücksicht auf Abnutzung und Alter einen technischen Wert von RM. 5000 hat, wenn er für diesen Preis keinen Käufer findet. Die Marktlage allein bestimmt den Wert des Wagens. Und hier wirken die verschiedensten Umstände, z. B. sehr hohe Steuer-PS bei einem Wagen, der nur für zwei Personen Platz bietet, leichtere oder schwerere Beschaffung von Ersazteilen bei ausländischen Wagen, 4 oder 6 Zylinder, Art der Karosserie, ob offen oder geschlossen, Ausverkauf des betreffenden Modells durch die Fabrik, gutes oder schlechtes Renommee u. a. mehr, mit.

Unsern Mitgliedern glauben wir die Benutzung der Taxstellen empfehlen zu können. Nachstehend geben wir die Anschriften der zurzeit bestehenden Taxstellen auf:

Berlin NW 6,	Hannoversche Straße 5. Norden 3086
Augsburg,	Bismarckstraße 5½
Breslau,	Herdainstraße 69
Frankfurt a. M.,	Höchster Straße 1/5
Hamburg,	Pappelallee 53
Karlsruhe i. B.,	Waldhornstraße 14/16
Leipzig,	Wiesenstraße 20/22
München,	Herzogstraße 23
Stuttgart,	Hauptstätter Straße 79.

Bereifung der Zugmaschinen ohne Güterladeraum

Nach der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr müssen Zugmaschinen ohne Güterladeraum, deren betriebsfertiges Eigengewicht 3 Tonnen nicht übersteigt, mit Luftreifen, solche mit einem höheren betriebsfertigen Eigengewicht mit Luftreifen oder hochelastischen Vollgummireifen bereift sein. Nach einer Uebergangsbestimmung konnten die vor dem 1. Juli 1928 zum Verkehr zugelassenen Zugmaschinen ohne Güterladeraum noch bis zum 1. Juli d. J. mit gewöhnlichen Vollgummireifen verkehren. Nach einer neuen Verordnung (Reichsgesetzblatt I Nr. 26 vom 5. 7. 29) ist diese Frist bis zum 1. Juli 1930 verlängert worden.

Unabhängig hiervon dürfen die in land- oder forstwirtschaftlichen Betrieben verwendeten Zugmaschinen ohne Güterladeraum mit einem betriebsfertigen Eigengewicht bis 2,75 Tonnen und einer Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn von 8 km/Stunde nach wie vor mit Eisenreifen versehen sein.

Fahrzeugversicherung im Ausland

Obgleich wir bei der Ausgabe der Triptyques unsere Mitglieder im allgemeinen darauf aufmerksam machen, nachzuprüfen, ob sich ihre Kasko- und Haftpflichtversicherung auch auf das Ausland erstreckt, kommen immer wieder Fälle vor, in denen die Auslandreisenden diese kleine Mühewaltung scheuen und nachher zu ihrem Schaden sehen, daß sich ihre Versicherungen nur auf Deutschland, allenfalls auch auf Oesterreich erstrecken.

Wir möchten alle Mitglieder, die diese Zeilen lesen, bitten, in ihrem eigenen Interesse sofort ihre Versicherungspapiere durchzusehen und besonders in

Digitized by Google

den Versicherungsbedingungen den Absatz über örtliche Geltung und Einschränkung des Versicherungsschutzes zu beachten.

Im allgemeinen übernehmen alle Versicherungsgesellschaften gegen eine Zusatzprämie auch die Versicherung im Ausland auf Grund der vorhandenen Policen. Es empfiehlt sich, der Versicherungsgesellschaft rechtzeitig im eingeschriebenen Brief mitzuteilen, in welche Gebiete Europas die Auslandreise unternommen wird und für welchen Zeitraum der Zusatzvertrag gelten soll.

Versicherungs-Abteilung des MMV.

Automobilreisen ins Ausland

Schwedische Triptyques verlieren ihre Gültigkeit am 1. Juli 1929

Wir machen darauf aufmerksam, daß alle schwedischen Triptyques, auch wenn sie noch zu einem bestimmten Zeitpunkt Gültigkeit haben, sofort an uns zurückzugeben sind, da dieselben seit dem 1. Juli d. J. ihre Gültigkeit verloren haben.

Automobilisten, die sich augenblicklich auf Grund eines schwedischen Triptyques in Schweden befinden, können Schweden zwar ungehindert verlassen, dürfen aber während der auf dem Triptyque angegebenen Gültigkeitsdauer nicht erneut nach Schweden einreisen.

Saargebiet:

Auf Grund wiederholter Anfragen teilen wir hierdurch mit, daß zur Einreise nach dem Saargebiet zwar ein Triptyque für Frankreich, nicht aber der internationale Fahrausweis und das D-Schild benötigt werden.

Außerdem bemerken wir, daß der internationale Fahrausweis stets auf den Kraftfahrzeug-Inhaber und nicht, wie uns mehrfach in den Triptyqueanträgen angegeben wurde, auf den Führer des Wagens ausgestellt wird.

Polen:

Bei Fahrten nach Polen ist die Anbringung einer Ballhupe an das Kraftfahrzeug erforderlich.

Frankreich:

Mitglieder, die eine Automobilreise nach Frankreich unternehmen wollen, erinnern wir daran, daß an dem Kraftfahrzeug an sichtbarer Stelle ein kleines Metallschild angebracht sein muß, auf dem der Vor- und Zuname sowie der Heimatort des Besitzers aufgeprägt ist.

Auto-Trajektverkehr Friedrichshafen—Romanshorn

Vom Montag, 1. Juli 1929, ab hat die Reichsbahndirektion Stuttgart auf dem Bodensee die neue Güterwagen-Motorfähre „Schussen" in Betrieb genommen.

Die Fähre vermittelt in täglichem Dienst auch den Trajektverkehr von Personenkraftfahrzeugen bis zu 7 Sitzen zwischen Friedrichshafen und Romanshorn und dient der Beförderung von Personen in beschränktem Umfang.

Sonntags ist durch die Schweizer Motorfähre „Romanshorn" weitere Gelegenheit zur Beförderung von Personenkraftfahrzeugen und Reisenden — letztere in beschränktem Umfange — zwischen Friedrichshafen und Romanshorn gegeben.

Die Gebühren betragen für Personenkraftwagen:

Mit 1—2 Sitzen RM. 6,50 = 8 Fr.
Mit 3—4 Sitzen RM. 8,10 = 10 Fr.
Mit 5—7 Sitzen RM. 9,80 = 12 Fr.

Zur Fahrt mit den Fährschiffen berechtigen alle für die Strecke gültigen Fahrausweise.

An Insassen von Kraftfahrzeugen und Reisende — soweit letztere zugelassen sind —, die nicht schon im Besitze von Fahrausweisen sind, werden Fahrkarten des zweiten Schiffsplatzes ausgegeben.

Auf den Fähren werden nur einfache und Rückfahrkarten für die Strecke Friedrichshafen—Romanshorn verabfolgt.

In Friedrichshafen nehmen die Kraftfahrzeuge die Zufahrt von der Mitte des schienengleichen Wegübergangs beim Hotel Sonne nach der Trajektanstalt im Hafenbahnhof, wo auch die Paß- und Zollabfertigung vorgenommen wird. Der Zufahrtsweg ist durch besondere Wegweiser gekennzeichnet. Die Kraftfahrzeuge werden daselbst über die Trajektbrücke aus- und eingeladen.

Auf die Beförderung der Kraftwagen kann nur gerechnet werden, wenn diese mindestens ¼ Stunde vor Abfahrt zum Verladen bereitstehen.

Rechts fahren, links überholen

Deutschland	Dänemark	Frankreich	Italien	Liechtenstein	Rumänien	Spanien
Belgien	Estland	Griechenland	Jugoslawien	Luxemburg	Rußland	Türkei
Bulgarien	Finnland	Holland	Lettland	Polen	Schweiz	

Links fahren, rechts überholen

England Oesterreich Portugal Schweden Tschechoslowakei Ungarn

Kraftfahrer
finden
Rat, Schutz und Hilfe im MMV.
Mitglieder!
Führt sichtbar unser **Abzeichen** und **werbt** für unseren Namen!

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E.V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT
MOTORRADWELT

Heft 14 Berlin, 15. Juli 1929 31. Jahrgang

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Betr.: Unfallversicherung

An die Mitglieder des MMV. und unsere Abonnenten!

Wie wir erfahren haben, sind durch die im vorigen Heft zum erstenmal erfolgte Ankündigung des Unfall-Versicherungsschutzes der Abonnenten der „Automobilwelt" vielfach Zweifel darüber aufgetaucht, wer nunmehr eigentlich versichert ist und wer nicht.

Wir bringen daher zur Kenntnis, daß sich der Versicherungsschutz zunächst nur auf die früheren Abonnenten der „Automobilwelt-Flugwelt" bezieht, daß jedoch auch die Mitglieder des MMV. und die regelmäßigen Bezieher der „Automobil-Rundschau" in den Genuß der Unfall-Versicherung eintreten können gegen Zahlung eines Betrages von

RM. 1,50 pro Quartal bzw. von RM. 3,— pro Semester

Wir bitten daher diejenigen Mitglieder des MMV. und Abonnenten, die in den Genuß der Unfallversicherung eintreten wollen, uns auf unser Postscheckkonto Berlin Nr. 3065

RM. 3,— für die Zeit von jetzt ab bis 31. Dezember 1929

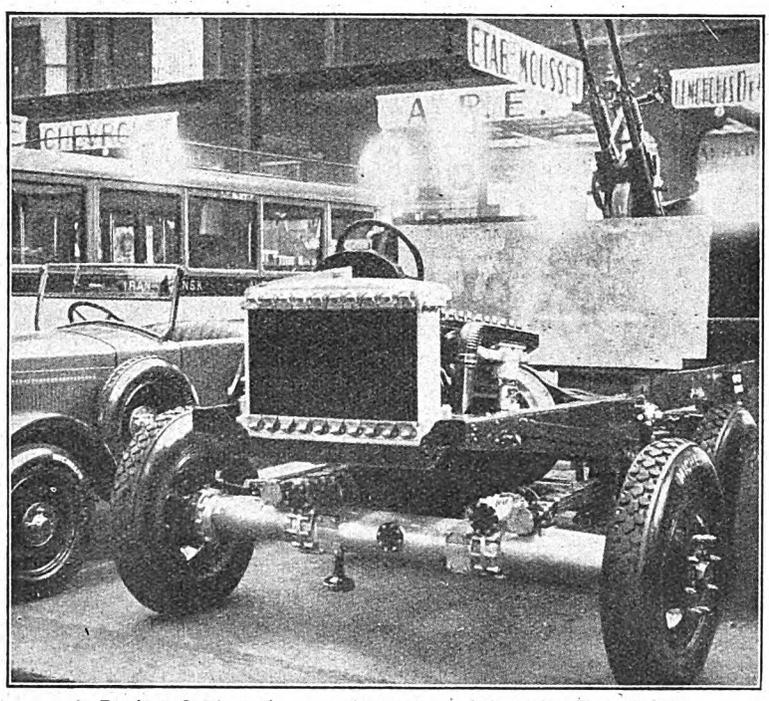
einsenden zu wollen. Wir bitten, auf dem Postabschnitt genau zu vermerken, wofür die Zahlung erfolgt, damit Rückfragen vermieden werden können. Als Quittung für die erfolgte Zahlung geht den Betreffenden dann der Versicherungsschein zu.

Dr. Ernst Valentin Verlag

Digitized by Google

Französische Konstruktionsbedingungen für Geländefahrzeuge

Die Entwicklung der geländegängigen Sechsradwagen durch das englische War-Department hat außerordentlich befruchtend auf die englische Lastwagenindustrie gewirkt und den Export von Lastkraftwagen nach außereuropäischen, bisher vom Automobilverkehr wenig berührten Gebieten stark gehoben. Man kann sagen, daß der Kraftwagen dadurch in vielen Gebieten überhaupt erst lebensfähig geworden ist. So hat der Sechsradwagen sowohl als Omnibus wie als Lastkraftwagen die Kamelkarawanen in Nordafrika und Arabien stark verdrängt.



Berliet-Sechsradwagen für rein militärische Zwecke*)

Die großen englischen Erfolge haben nunmehr auch die Franzosen auf den Plan gerufen, und sie hoffen durch einen großangelegten Wettbewerb den Vorsprung einzuholen. Die Ausschreibung besagt folgendes: Die Prüfung der Geländefahrzeuge findet im Oktober 1929 statt. Zwei Typen von Geländefahrzeugen, die sich lediglich durch ihre Nutzlast unterscheiden, kommen zur Prüfung. Diese Fahrzeuge müssen so konstruiert sein, daß sie in jedem Gelände fahren können, in dem die leichte Artillerie verkehren kann. Sie müssen sich gleichzeitig besonders für lange Fahrten auf makadamisierter Straße und Pflaster eignen sowie für das Fahren auf mittelwiderstandsfähigem Boden.

1. Nutzlast und Gewicht. Das Totgewicht besteht aus dem Gewicht des marschfertigen Fahrzeuges mit voller Füllung an Wasser, Kraftstoff und Oel, mit Aufbau und Werkzeug, Zubehör und Ersatzteilen. Die Nutzlast ist bei Modell L 400 kg, bei Modell R 700 kg. Das Totgewicht darf nicht übersteigen bei: Modell L 1800 kg, bei Modell R 2500 kg.

2. Geschwindigkeit. Auf guten, ebenen Straßen eine vorübergehende Geschwindigkeit von 50 km/St. Auf mittleren, unebenen Straßen eine mittlere Geschwindigkeit von 30 km/St. Auf Steigungen mit durchschnittlich 30 Prozent eine Geschwindigkeit von 6 km/St. Die Wagen müssen sich zu einem vorschriftsmäßigen Marsch in der Kolonne mit der Geschwindigkeit von 10 km/St. eignen.

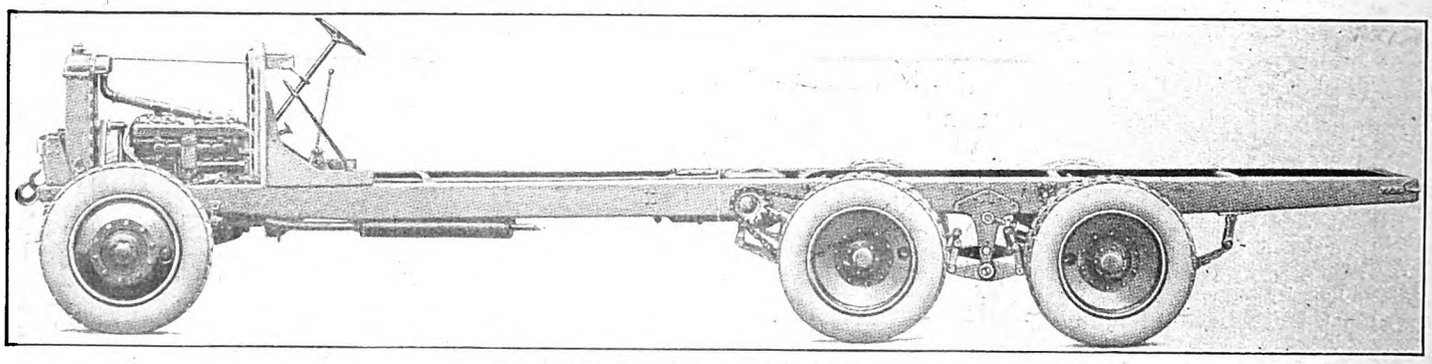
Mit normaler Belastung soll ein Gelände befahren werden können, das im Durchschnitt eine Steigung von 30 Prozent hat. Die Wagen sollen senkrecht eine Böschung erklettern können, die eine Neigung von 50 Prozent auf eine Länge von mindestens 4 m hat, sollen leer auf einem Gelände stabil bleiben, das eine seitliche Neigung von 70 Prozent hat, sollen ohne Nachteil für das Funktionieren und die Betriebsfähigkeit eine Furt von 50 cm Tiefe durchfahren können.

3. Abmessungen. Die Gesamtbreite des Fahrzeuges darf 1,90 m nicht übersteigen.

4. Räder. Die Räder müssen abnehmbar und auswechselbar sein, Tiefbettfelge und Geradseitreifen mit niedrigem Druck folgende Abmessungen besitzen:

Für Tiefbettfelge: Abmessungen der Luftreifen: 851 × 157 und 882 × 170 (im Handel 32 × 6,20

*) Die Bilder sind veröffentlicht mit Erlaubnis der Zeitschrift „Heerestechnik", Verlaganstalt E. S. Mittler & Sohn, Berlin.



Berliet-Sechsradwagen für 12 t Nutzlast

Digitized by Google

verstärkt und 33 × 6,75 verstärkt). Handelsbezeichnung der Felgen: 20 × 4,5 und 21 × 5.

Für Halbtiefbettfelge (Michelinfelge): Abmessungen der Luftreifen: 838 × 159 und 840 × 171 (Handelsbezeichnung der Luftreifen: 16 × 50 und 17 × 50).

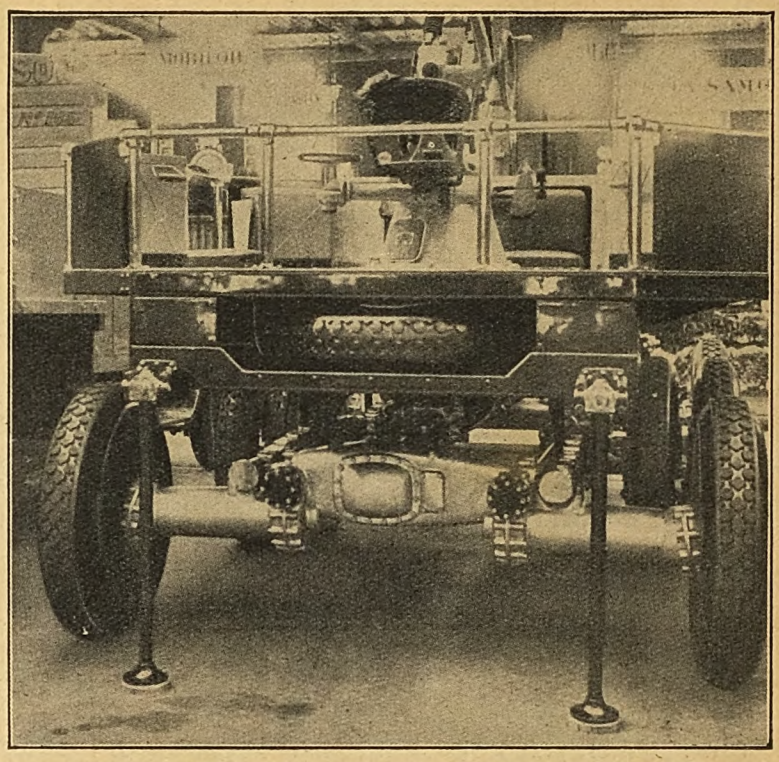
5. Teile für die Vorwärtsbewegung. Wenn eine Aenderung der gesamten Vorrichtung für die Vorwärtsbewegung nötig ist, um von der Straße auf wechselndes Gelände überzugehen oder umgekehrt, muß diese Aenderung unter allen Umständen von einem einzigen Mann und möglichst schnell vorgenommen werden, sie darf nicht länger als zehn Minuten dauern. Im obigen Falle müssen die Wagen, die für das Fahren im wechselnden Gelände eingerichtet sind, eine Strecke von etwa 10 km auf der Straße mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 12 km/St. fahren können.

Die Teile für die Vorwärtsbewegung können, um schwierige Stellen zu passieren, feste, versenkbare oder abnehmbare Adhäsionsvorrichtungen besitzen. Die Anbringung oder Entfernung dieser Vorrichtungen muß unter allen Umständen durch einen einzigen Mann möglichst schnell, höchstens in zehn Minuten erfolgen. Bei den Fahrzeugen mit umstellbarer Antriebsvorrichtung, von denen oben die Rede war, darf die Gesamtzeit der beiden Arbeiten (Auswechseln der Teile für die Vorwärtsbewegung, Anbringen oder Entfernen der Adhäsionsteile), fünfzehn Minuten nicht übersteigen. Die Wagen mit angelegter Adhäsionsvorrichtung müssen mehrere Male Strecken von 2 km auf Straßen zurücklegen können. (Dieser Vorbehalt gilt nicht für Wagen, deren Adhäsionsvorrichtung in weniger als drei Minuten angelegt oder entfernt werden kann.)

6. Höhe der verschiedenen Teile über dem Erdboden. Bei den beladenen Wagen müssen alle Teile möglichst hoch, wenigstens 35 cm über dem Erdboden liegen. Eine Ausnahme bilden die Teile, die zur Vorwärtsbewegung gehören.

7. Uebertragung. Die Uebertragungen müssen Kardan-Uebertragungen sein oder mit elastischer Kupplung. Alle Lager müssen Kugellager sein.

8. Motor. Der Motor muß ein Viertakt-Explosionsmotor sein; er muß mit Schwerbenzin, Benzol oder Alkohol mit 50 Prozent Schwerbenzingemisch arbeiten können und wenigstens vier Zylinder besitzen. Die Schubstangen müssen gerade und nicht versetzt sein. Der Motor muß einen Luftfilter und einen Regulator haben, der verhindert, daß seine Normalgeschwindigkeit um mehr als 15 Prozent überschritten wird. Dieser Regulator muß in einem besonderen Gehäuse eingeschlossen sein, das plombiert werden kann. Die Wagen müssen automatisch, auch mit kaltem Motor, anfahren und elektrische Beleuchtung, darunter auch eine Sucherlampe besitzen.

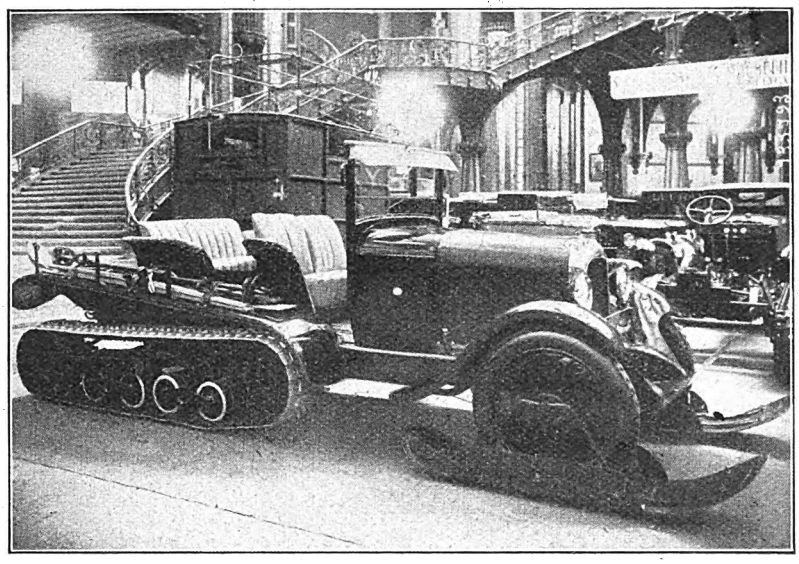


Berliet-Sechsradwagen für rein militärische Zwecke

Chenard-Walker-Sechsradwagen mit Antrieb beider Hinterachsen

HORCH HORCH 8 DER DEUTSCHE ACHTZYLINDER

Digitized by Google



Citroën-Schneefahrzeug

9. Vergaser und Behälter. Der Vergaser muß eine regelbare Vorrichtung zum Anwärmen und eine Vorrichtung besitzen, die das Anfahren erleichtert. Die Behälter für Benzin müssen an ihrem niedrigsten Teil einen Hahn mit Sicherheitsventil haben, damit sie völlig entleert werden können.

10. Verbrauch und Ersatz. Der durchschnittliche Verbrauch auf 100 km, gerechnet nach einer Gesamtfahrt von etwa 300 km auf mäßig unebener Straße und unter durchschnittlichen Witterungsbedingungen darf folgende Mengen nicht übersteigen:

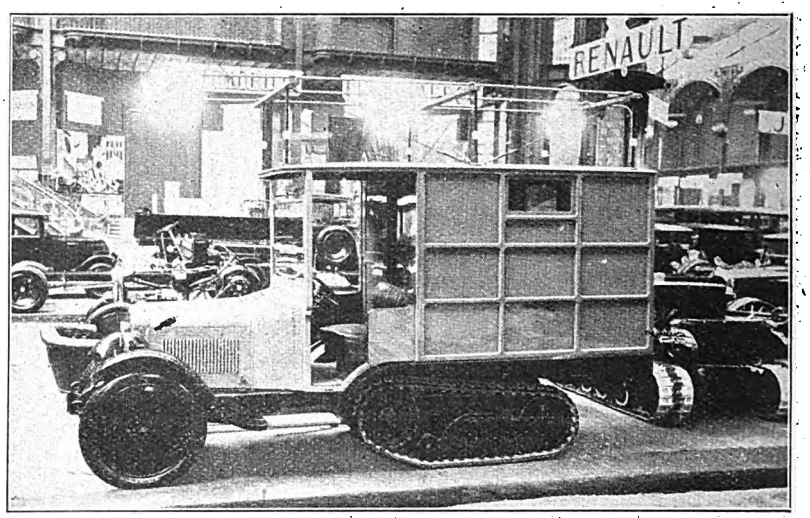
Modell L. Bei Benzin oder Benzol 20 Liter; bei Alkoholgemisch 24 Liter.

Modell R. Bei Benzin oder Benzol 27 Liter; bei Alkoholgemisch 33 Liter.

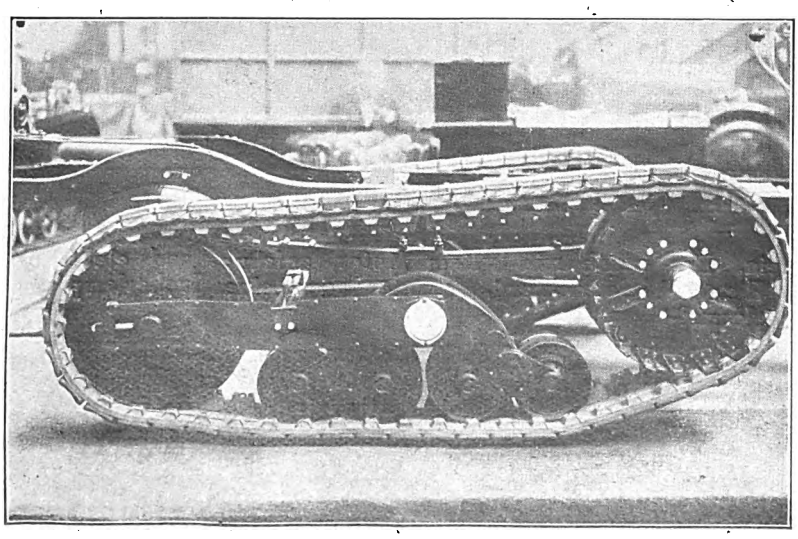
Der Brennstoffvorrat (ganz gleich von welcher der oben angegebenen Arten von Brennstoffen) sowie der Vorrat an Oel und Wasser in den Behältern und im Kühler muß auf der Straße für eine Strecke von 200 km ausreichen.

Neben dem Hauptbehälter muß ein zweiter Behälter vorgesehen sein, der eine Strecke von mindestens 50 km zurückzulegen gestattet. Dieser zweite Behälter, der an der Stirnwand des Wagens oder unter dem Sitz des Fahrers angebracht ist, muß mit dem Vergaser so verbunden sein, daß sofort jeder Zwischenfall in der Speisung aus dem Hauptbehälter ausgeglichen werden kann. Es darf kein Verlust von Flüssigkeit (Wasser, Benzin, Oel) entstehen, ganz gleich, welche Neigung der Wagen gerade einnimmt.

11. Kühlung. Der Kühler muß ein Elementenkühler sein. Die Elemente müssen während der Fahrt leicht zu ersetzen sein. Es müssen so viele Elemente vorhanden sein, daß der vorübergehende Ausfall eines derselben die Fahrbarkeit des Wagens nicht beeinflußt. Die Entleerungsmundstücke müssen mit einem Hahn und nicht mit einem Pfropfen mit Gewinde geschlossen sein, so daß man einen biegsamen Schlauch benutzen kann, um die Gefrierschutzmischung aufzufangen. Liegt der Kühler vorn oder hinten im Fahrzeug, so muß er durch einen Stoßschutz gesichert sein oder durch folgende Vorrichtung: 15 cm von der Kühlerfläche entfernt, etwa in ⅓ der Höhe desselben von unten (die Bedienung der Anlaßkurbel darf dadurch nicht gestört werden) muß ein leicht gebogener, flacher Eisenstab von 10 mm Dicke bei 100 mm Höhe an Winkeleisen fest eingenietet oder durch Bolzen befestigt sein, die selbst wieder an den Längsträgern des Gestells befestigt sind. Diese Vorrichtung darf das Entfernen eines Teils des Kühlers in keiner Weise verhindern.



Citroën-Funkwagen mit neuer Gummiraupe



Aufhängung und Abfederung der Citroën-Kegresse-Kette

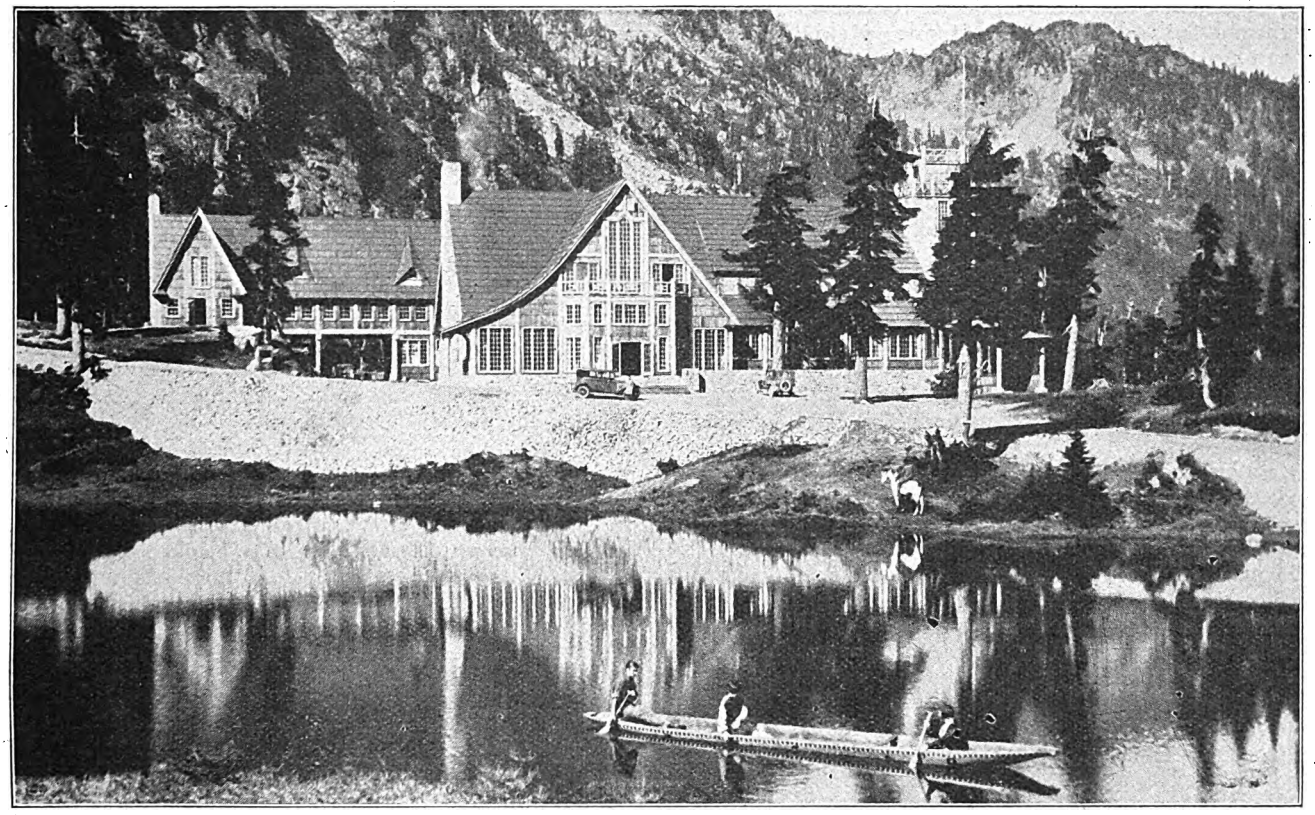
12. Lenkung, Drehen. Die Steuerung muß rechts angeordnet und selbstsperrend sein. Die Fahrzeuge müssen innerhalb eines Kreises wenden können, dessen Durchmesser nicht übersteigen darf: 10 m bei Modell L; 12 m bei Modell R.

13. Getriebe. Das Getriebe muß drei oder vier Vorwärtsgänge und einen

Digitized by Google

Wochenendidylle in USA.

Der Begriff des Weekend (Wochenende) ist aus Amerika zu uns herübergekommen. In weit allgemeinerer Weise als bei uns ist es daher drüben Brauch und Sitte, am Freitag nachmittag oder spätestens Sonnabend mittag aus dem Häusermeer der Großstadt auf das weite Land hinaus mit dem Automobil, das sich im Besitz einer jeden Familie befindet, zu fliehen. An den schönsten Stellen der teilweise sehr romantischen amerikanischen Landschaft findet man daher besondere Hotels und andere Einrichtungen, die fast nur auf den Strom der zum Wochenende eintreffenden Besucher aus der Großstadt eingerichtet sind. Ein typisches derartiges Weekendhotel sehen wir auf unserem Bild. Dieses Hotel sucht ebenso wie viele solcher Weekendgasthäuser sich in seiner einfachen und mehr bäuerlich-ländlichen Form dem Charakter der Gegend anzupassen.



Gasthaus am Mount Baker im Rainier-National Park

Rückwärtsgang aufweisen. Es muß grundsätzlich eine weitere Untersetzung haben, die zwei Geschwindigkeitsstufen zuläßt. Alle Lager des Getriebes müssen Kugellager haben.

14. Feststellen des Differentialgetriebes. Das Differentialgetriebe muß eine Einrichtung zum Feststellen haben, die vom Sitz des Fahrers aus betätigt werden kann.

15. Bremsen. Jede Bremse, die allein bei ausgeschaltetem Motor angezogen wird, muß das Fahrzeug, das mit 6 km/St. einen Hang von 30 Prozent herabfährt, auf 3 m anhalten können und das Fahrzeug auf einem Hange von 60 Prozent festhalten können.

16. Aufhängung. Die Federn dürfen bei einer statischen Last von der doppelten Nutzlast laut Ausschreibung keine dauernden Formveränderungen erleiden. Die Fahrzeuge müssen Stoßdämpfer besitzen. Die Federn müssen durch Bandagen geschützt werden, die einem vom Kriegsminister genehmigten Modell entsprechen müssen.

17. Hilfs- und Anspannhaken. Die Fahrzeuge müssen hinten und vorn je zwei Hilfshaken haben, mit denen sie ein anderes Fahrzeug ziehen oder selbst von einem anderen Fahrzeug gezogen werden können. Jeder Haken muß eine wagerechte Zugbeanspruchung von 1600 kg aushalten. In sie muß eine Seilschlaufe von 40 mm Durchmesser eingehängt werden können. *1449*

Digitized by Google

Moderne Technik und Tier / Von HANS UMBRECHT

Moderne technische Errungenschaften haben sich seit jeher nur schwer einbürgern können, Mensch und Tier nahmen zumeist eine Abwehrstellung ein, die im Ungewohnten dieser neuen Einrichtungen mannigfachster Art begründet sind. Wenn auch der Mensch sich noch leichter aus seiner konservativen Einstellung lösen kann, so verhält es sich doch wesentlich anders beim Tier! Allerdings hat sich der Dorfhund längst an das Automobil und den Radfahrer gewöhnt, während früher noch ein wütendes Gekläff begann, wenn ein „Benzinkasten" sich in die Stille einer Dorfstraße verirrte, und die Beine des Radfahrers waren beliebte anziehende Objekte für einen Dorfhund.

Als die ersten Eisenbahnen durch Wiese, Wald und Feld dampften, bekamen Reh und Hirsch einen Zustand blinder Angst, der sie in panischem Schrecken davonlaufen oder direkt in das fauchende Ungetüm hineinrennen ließ. Wer heute mit der Bahn durch stille Wälder fährt, wird beobachtet haben, daß sich das Wild ganz anders verhält. Es äst ruhig weiter, äugt vielleicht gleichgültig dem davonrollenden Zuge nach — ein Zeichen dafür, daß die Eisenbahn nicht mehr schreckenerregend ist! Allerdings hat sich das Auto, besonders das nächtlicherweile durch den Wald fahrende, nicht in ihr Gefühl hineinfinden können. Die Scheinwerferkegel verursachen eine ähnliche Panik unter den Tieren wie einst die Eisenbahn, ja noch schlimmer: es geht von den Lichtkegeln eine hypnotisierende Wirkung aus, die das Wild unfähig werden läßt, sich von der Stelle zu rühren. Oft wurden sie dann das Opfer ihrer Angst und verursachten ein Unglück, das Menschenleben kostete. Es wurde auch beobachtet, daß Hirsche mit kräftigem Sprunge über das Auto hinwegzusetzen versuchten, dabei anprallten und gleichfalls Unglücke verursachten! Die Ueberlandleitungen für Telephon und Licht sind nicht selten Vögeln zum Verhängnis geworden. Es wurden ihrer viele, und meist seltene und unter Tierschutz stehende, unter den Leitungsdrähten tot aufgefunden.

Noch mehr interessieren dürfte es aber, wie sich die einzelnen Tiere im allgemeinen zu unserem neuesten Verkehrsmittel, dem Flugzeug, verhalten! Der Tierreichtum der anhaltischen Wälder ermöglichte es mir, dort gute Beobachtungen anzustellen, die um so leichter waren, da die Junkers-Werke in Dessau häufiges Vorüberfliegen von Flugzeugen bedingten. Am Rande einer Lichtung hatte ich Fuß gefaßt und beobachtete bereits seit längerer Zeit ein Rudel äsendes Dammwild. Es waren etwa zwanzig schöne Tiere, die, ständig sichernd, ihre Abendmahlzeit einnahmen. Ein leises Surren in der Ferne veranlaßte die Tiere, aufzuhorchen; und je mehr sich dieses zum Gebrumm werdende Geräusch verstärkte, desto nervöser wurde das Rudel. Der Grund dafür lag besonders in dem Umstande, daß sie die Ursache nicht zu erkennen vermochten. Das Flugzeug war eine dreimotorige Junkers-G.-31-Maschine, die schließlich direkt ihren Kurs über die Lichtung nahm. Vorher jedoch nahm das Wild in hohen Sprüngen den schützenden Hochwald an, jagte blindlings an meinem Standort hinter einer starken Eiche vorbei und verschwand schließlich im Dickicht. Dabei war charakteristisch, daß ihre Fluchtrichtung genau im rechten Winkel zur Flugrichtung der Maschine lag, ein Umstand, den zu beobachten ich öfter Gelegenheit hatte, und ein Zeichen, über welch guten Instinkt und Orientierungssinn sie verfügen!

Anders verhalten sich schon die Krähen! An einem Waldrande hatten sie hoch in den Bäumen ihre Nester und flogen beutesuchend über der Wiese. Als die Tiere schließlich in der Ferne das Herannahen einer sechssitzigen Junkers-Limousine (Typ F. 13) mit heiserem Gekrächz den anderen mitgeteilt hatten, erhob sich das ganze Rudel von fast 60 bis 80 Krähen, flog kreisend höher und auf die in etwa 200—300 Meter Höhe fliegende Maschine zu. Bekanntlich greifen Krähen, wenn sie zu mehreren beisammen sind, größere Vögel an. So mochten sie auch hier einen Raubvogel vermutet haben, konnten aber natürlich zu keinem Angriff kommen, da der Apparat viel schneller war als sie und keinerlei Neigung zeigte, mit ihnen einen Kampf über ihrer Wiese zu inszenieren!

Die Schwalbe, die zur Sommerzeit ihre Kurven hoch in der Luft zieht, zeigt dagegen keinerlei Neigung, zu flüchten. Pfeilschnell saust sie in Kurven dahin, ganz ihrer Flugfähigkeit vertrauend und vielleicht die Unmöglichkeit erkennend, daß jener „plumpe Vogel" sie einholen könne. Auf dem Junkersflugplatz, aber ebenso auch auf dem Tempelhofer Felde in Berlin, beobachtete ich viele Arten Vögel: sie haben sich an das Leben und Treiben vollkommen gewöhnt, errichteten ihre Niststätten im Grase oder im Gesträuch der Flugplätze und ihrer näheren Umgebung, während einzelne auch ihre Niststätten weiter entfernt neu erbauten. Ständige und oft recht zutrauliche Gäste sind jedoch Hasen und Kaninchen, die Lerche und natürlich Mäuse und Ratten!

Durch besondere Gunst der Verhältnisse kann abschließend noch ein Tier charakterisiert werden, das allerdings als dumm bekannt ist: das Schaf! Zur Herbstzeit, wenn die eigentliche Verkehrs- und Versuchsfliegerei auf dem Dessauer Flugplatz ruhte und nur noch gelegentliche oder zwingende Flüge ausgeführt wurden, graste friedlich auf dem Gelände des Platzes eine Schafherde. Jedesmal, wenn ein Flugzeug in der Nähe mit abgedrosseltem Motor, also ohne jedes Geräusch zu landen versuchte, stieb die Herde wie besessen auseinander, ein Tier hierhin, das andere dorthin, während manche wie toll im Kreise herumrannten. Verschiedentlich kam es vor, daß der Pilot erneut Vollgas geben mußte und ein zweites Mal zur Landung zu kommen versuchen mußte. Mitunter gelang das erst beim dritten und vierten Male, und nicht ohne daß der Schäfer und sein Hund mühsam zu tun hatten, die Herde wieder zusammenzutreiben und an abgelegenere Stellen zu führen. Einmal rettete nur noch eine scharfe Kurve auf dem Erdboden, die allerdings zur einseitigen Flügellandung wurde und das Fahrgestell beschädigte!

Im Laufe der Zeit wird es möglich werden, auch die Tiere vollkommen an die Kulturfortschritte des Menschen zu gewöhnen. Diese Möglichkeit ist durchaus nicht absurd, da es ja sogar noch immer Menschen gibt, die erst an unsere heutigen Verkehrsmittel gewöhnt werden müssen, zum weitaus größten Teil sich aber gut angepaßt haben. *1560*

Beleuchtungszeit vom 15. Juli bis 1. Aug.: 15. Juli . . . . von 21.10 Uhr bis 3.30 Uhr
1. August . . . von 20.50 Uhr bis 3.50 Uhr

Digitized by Google

Betriebssicherheit

zugelassener Kraftwagen

Die Polizeibehörde besitzt das Recht, zugelassene Kraftfahrzeuge gelegentlich wieder zu untersuchen. (§ 28 der Verordnung über den Betrieb mit Kraftfahrzeugen.) Zunächst erscheint dieser Paragraph widersinnig, denn wenn ein Kraftfahrzeug einmal untersucht ist, sollte die Sache damit erledigt sein, so daß sich neue Schwierigkeiten für den Besitzer des zugelassenen Kraftfahrzeuges nicht mehr ergeben. Die Verordnung ist aber vernünftigerweise erteilt worden, wie beiläufig gesagt die meisten Gesetze, und wenn diese nicht immer zur Zufriedenheit der in Frage kommenden Kreise wirken, so liegt das eben in der Starrheit einer fest gegebenen Vorschrift, welche individuelle Behandlung ausschließt. Daß aber die Verordnung, von der wir hier sprechen, nicht grundlos gegeben wurde, beweist eine kleine Stichprobe, welche der Bayerische Revisionsverein in Nordschwaben bekanntgab. Man nahm dort auf Grund des durch den § 28 gegebenen Rechtes eine Nachprüfung von insgesamt rund 400 (genau 382) Kraftfahrzeugen vor. Was die nachgeprüften 251 Lastkraftwagen betraf, so hatten

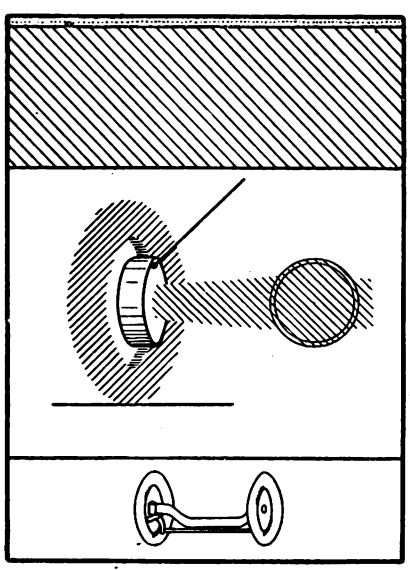


Bild 1
Lastkraftwagen

Anzahl der untersuchten Fahrzeuge 251 Stück. Tadellos davon 5 Stück = ca. 2 % (oberster Streifen im Bilde).

Sofort aus dem Verkehr zu ziehen, insbesondere wegen Fehler an Lenkung und Radlagerung 47 Stück = ca. 19 % (unterster Bildstreifen).

Zu beanstanden und nochmals vorzuführen 200 Stück = ca. 80 %.

Von letzteren hatten ungenügend wirksame Bremsen 133 St. = 53 %.

rund 20 Prozent erhebliche Mängel an der Lenkung bzw. an der Lagerung der Räder, so daß sie für den weiteren Betrieb bis zur Beseitigung dieser Fehler stillgesetzt werden mußten. Rund 50 Prozent (genau 133) Lastkraftwagen bremsten ungenügend, und etwa 80 Prozent hatten allerlei Mängel, die zwar nicht ihr sofortiges Aus-dem-Verkehr-Ziehen erforderlich machten, jedoch den behördlichen Wunsch rechtfertigten, sie nach einem Monat in tadellosem Zustande noch einmal vorgeführt zu sehen. 5 Wagen allein waren in jeder Beziehung tadellos.

Mit den Personenkraftwagen stand es auch nicht besser. Auch hier hatten etwa 15 Prozent schwere Mängel an den Lenkungsteilen, bei rund 46 Prozent waren die Bremsen zu beanstanden, und 82 Prozent insgesamt hatten überhaupt Mängel, die wieder innerhalb eines Monats nochmalige Vorstellung erforderlich machten. 4 Wagen oder ausgerechnet 3 Prozent waren einwandfrei.

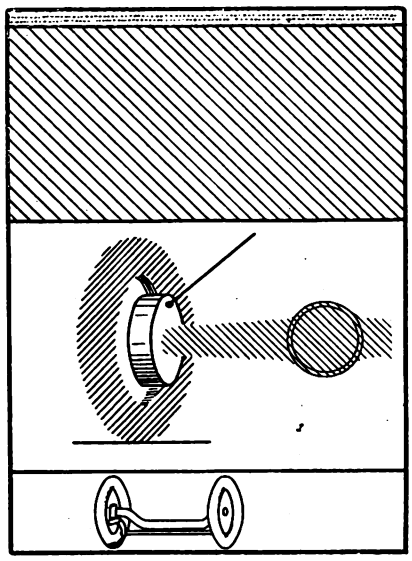


Bild 2
Personenwagen

Anzahl der untersuchten Fahrzeuge 131 Stück. Tadellos 4 Stück = 3 % (oberst. Streifen im Bilde).

Sofort aus dem Verkehr zu ziehen, vornehmlich wegen Lenkungsmängel 20 Stück = ca. 15 % (unterster Streifen im Bilde).

Zu beanstanden und nochmals vorzuführen 107 Stück = ca. 82 % (zweiter und dritter Streifen im Bilde).

Von letzteren hatten ungenügend wirksame Bremsen 61 St. = ca. 46 % (dritter Streifen im Bilde).

Betrachtet man dieses Ergebnis einer Stichprobe, so dürfte jeder Kraftfahrzeugbesitzer ein wenig nachdenklich werden. Gewiß kann er sich philosophisch mit der Redensart trösten: „Es ist noch immer gut gegangen", aber wenn es nun einmal zur Katastrophe kommt und von dem Fahrzeuge noch genügende „Kostproben" übrigbleiben, um über dessen Betriebsfähigkeit bzw. Untauglichkeit ein Urteil zu fällen, so kann die Angelegenheit für den Kraftfahrzeughalter sehr peinlich werden. Selbstverständlich wird man die Erklärung, die Lenkung habe versagt, gern bei der Hand haben, aber wenn dann nach erfolgter Kollision zufälligerweise (fatalerweise wird der Wagenhalter sagen) die betreffenden Teile noch begutachtungsfähig sind, und es sich ausweist, daß sie im höchsten Maße notleidend waren, so dürfte der sich an solche Vorkommnisse anschließende Prozeß von vornherein zuungunsten des Fahrzeughalters entschieden sein. Man stelle sich also nicht auf die Basis, daß abgenommen abgenommen wäre, und ein diesbezügliches Fahrzeug somit gewissermaßen einen Freibrief besitzt, welcher den Wagenhalter vor allen Unannehmlichkeiten schützt. Gründliche, regelmäßig durchgeführte Wagenrevisionen sind schon aus Selbsterhaltungsrücksichten erforderlich. *1549*

Digitized by Google

Die Lage des deutschen Luftverkehrs

Aus dem Hin und Her der Verhandlungen um die Subventionierung des deutschen Luftverkehrs hat sich nun eine Lösung ergeben, die, wenigstens für den deutschen Luftverkehr, besonders also für die Deutsche Luft Hansa, eine grundsätzliche Neuordnung der Dinge bedeutet. Dadurch, daß die Subventionierung für drei bis vier Jahre festliegt, wird die viel besprochene Wirtschaftlichkeit des Luftverkehrs, soweit sie von einer langfristigen Dispositionsmöglichkeit abhängt, herbeigeführt werden können. Man darf in den nächsten Jahren mit der Neuordnung der Dinge einen Fortschritt für den deutschen Luftverkehr erwarten, der dank zweckmäßiger Organisation und langfristigem Disponieren von Personal- und Materialeinsatz günstigere Verkehrsergebnisse zeitigen wird.

Drei große Aufgaben hat sich die Luft Hansa gesetzt: 1. den außereuropäischen Dienst, 2. den europäischen Dienst, 3. den innerdeutschen Dienst.

Beim ersten Punkt liegt die erste Möglichkeit, zur Eigenwirtschaftlichkeit zu kommen, und zwar vornehmlich durch die Postbeförderung. Die Mengen an Post, die über den Atlantik befördert werden, sind so gewaltig, daß es eine Kleinigkeit wäre, aus ihnen die dringende Post abzuzweigen und damit täglich ein paar Flugzeuge zu füllen. Ob man die Briefe dann mit einem Zuschlagporto von zwei oder vier Mark belegt — worüber sich die Gelehrten bekanntlich streiten —, beide Summen würden ausreichen, um bei genügender Menge die Unkosten zu decken.

Man hat behauptet, die Luft Hansa sei ein Unternehmen des Reiches und daher nicht geeignet für solche Aufgaben. Die Luft Hansa ist kein Reichsunternehmen, sondern ein gemischtwirtschaftliches, genau so, wie dies bei den meisten anderen europäischen Luftverkehrsgesellschaften der Fall ist. Und diese Gesellschaftsform hat sich gerade bei den verkehrspolitischen Verhandlungen besonders bewährt. Denn überall wird, wenn eine Einflugkonzession erteilt werden soll, gefragt: Steht auch das Reich hinter euch?

In Europa ist die Luft Hansa bereits bis Spanien vorgedrungen, und in Südamerika betreiben deutsche Flugzeuge den Dienst an der südamerikanischen Küste. Das Zwischenstück kann erst geflogen werden, wenn das geeignete hochseefähige Flugzeug genügend ausprobiert ist. Ob für diese Aufgaben eine besondere Transozeangesellschaft gegründet wird oder nicht, auf jeden Fall wird dieser Verkehr in enger Zusammenarbeit mit den Schiffahrtsgesellschaften vollzogen werden müssen.

Anders liegt es bei den transkontinentalen Aufgaben. Hier bestehen die gleichen guten Aussichten für eine Eigenwirtschaftlichkeit, und ein geeignetes Verkehrsinstrument ist vorhanden. Die Schwierigkeiten liegen lediglich auf politischem und finanziellem Gebiet, da wir viele fremde Länder durchfliegen und einen großen Teil der wirtschaftlichen Lasten für die Einrichtung einer solchen Strecke werden tragen müssen. Deutschlands größter Nachteil im außereuropäischen Luftverkehr liegt eben darin, daß es keine eigenen Kolonien besitzt. Auf jeden Fall liegen die wichtigsten und aussichtsreichsten Aufgaben auf diesem europäischen Gebiet, und man wird es der Luft Hansa und den an ihr beteiligten Kreisen einschließlich des Reiches und der Länder nicht verdenken können, wenn sie auf diese Aufgabe nicht verzichten.

Der Zweck des europäischen Dienstes ist, Deutschland Schnellverbindungen nach den wichtigsten Wirtschaftszentren Europas zu verschaffen. Die Aufgabe ist nahezu gelöst, denn der Verkehr ist mit den meisten europäischen Hauptstädten in Betrieb. Die Notwendigkeit dieser Verbindungen wird von niemand angezweifelt, auch nicht von den Gegnern des jetzigen Systems. Die Frage wird nur aufgeworfen, ob diese Linien für Post, Güter oder Personen ausgenutzt werden sollen. Auch hier muß der Post aus rein wirtschaftlichen Gründen der Vorzug gegeben werden, doch kommen für Postbeförderung nur einige ganz große Linien in Frage, auf denen der Vorteil der Eisenbahn gegenüber ein ganz wesentlicher ist, wie z. B. nach London, Paris, Barcelona, Stockholm, Konstantinopel usw., von denen der größte Teil schon im Auftrage der Deutschen Reichspost geflogen wird. Die Einrichtung solcher Postlinien konnte erst vor Jahresfrist begonnen werden, weil sie nur Bedeutung haben, wenn sie ganz oder teilweise bei Nacht geflogen werden, wozu die technischen und finanziellen Voraussetzungen erst geschaffen werden mußten. Aehnlich liegen die Verhältnisse beim Frachtverkehr. Er hat eine starke Entwicklung genommen, doch darf nicht vergessen werden, daß auch hier nur wenige Linien in Frage kommen nach Orten mit besonders starkem Wirtschaftsleben. Nur Güter mit besonders großem Eilwert können den unverhältnismäßig hohen Frachtzuschlag tragen. Auf zahlreichen anderen Strecken ist vornehmlich starker Personenverkehr. Ihn zu drosseln würde, nachdem man ihn mit vieler Mühe eingebürgert hat, eine Beeinträchtigung unseres Wirtschaftslebens bedeuten.

Durch die Subventionsverminderung werden in diesem Jahre auf den sogenannten Reichsstrecken ein paar Millionen Kilometer weniger geflogen. Der Ausgleich mußte dadurch geschaffen werden, daß fremde Gesellschaften zur Zusammenarbeit herangezogen und ihnen teilweise sogar über Deutschland führende Strecken ganz überlassen werden mußten. Im einzelnen vollzieht sich diese Mitwirkung so, daß ausländische Gesellschaften zur Mitarbeit herangezogen werden gegenüber 1928 auf den Strecken Berlin—Saarbrücken, Berlin—Amsterdam, Genf—Marseille. Ganz überlassen wurden die Strecken Antwerpen—Essen—Hamburg an belgische, Köln—Hamburg—Kopenhagen und der Sonntagsdienst Berlin—Paris an französische, Rotterdam—Essen—Kassel—Prag an tschechische und Köln—Prag an englische Gesellschaften. Ganz ausgefallen sind im Ausland die Linien München—Mailand, Danzig—Allenstein, Berlin—Zürich (zweiter Kurs) sowie Gleiwitz—Brünn—Wien und im Inland die Seestrecken Lübeck—Kalmar, Danzig—Kalmar und Stettin—Kopenhagen. Das diesjährige Streckennetz stellt, da noch zahlreiche internationale Verpflichtungen bestanden, ein Uebergangsstadium dar; ein allzu starker Abbau ist auch dadurch vermieden worden, daß die Luft Hansa ohne Rücksicht auf die wirtschaftlichen Folgen für dieses Uebergangsjahr auch die Beihilfesätze wesentlich herabgesetzt hat. Für das nächste Jahr sollen in erster Linie Frequenzrücksichten für die Aufstellung des Streckenplanes maßgebend sein, politische Einflüsse dagegen in den Hintergrund treten, wenngleich nicht vergessen werden darf, daß kein Verkehrsmittel ganz ohne po-

Digitized by Google

WER IST WO?

Dipl.-Ing. Adalbert Sommer

hat von seiner Firma Bauer & Schaurte Rheinische Schrauben und Mutternfabrik A.-G., Neuß a. Rh., der Fabrikantin der Verbus-Schrauben, über die wir in Heft 23 und 24/1928 ausführlich berichteten, Handelsvollmacht erhalten.

Dipl.-Ing. Roth,

früher bei Opel und NSU., wurde als technischer Direktor der Automobilabteilung von Fried. Krupp A.-G., Essen, berufen.

Direktor Gehr

feierte vor kurzem sein 25jähriges Dienstjubiläum bei den Neckarsulmer Fahrzeugwerken.

Kommerzienrat Johann Winklhofer.

Wir haben bereits in der vorigen Nummer (Seite 271) kurz auf den Geburtstag dieses Pioniers des deutschen Werkzeugmaschinen-, Fahrrad-, Schreibmaschinen- und Automobilbaues hingewiesen. Bei der Bedeutung dieses Mannes für den deutschen Präzisionsmaschinenbau bringen wir heute noch ein Bild des Jubilars und erwähnen, daß er als Sohn eines einfachen Arbeiters geboren wurde, Handwerker war und in dem Königl. Hauptlaboratorium zu München arbeitete. Er war dann in verschiedenen Maschinenfabriken, insbesondere auch in der Königl. Geschoßfabrik tätig, was wir besonders erwähnen, weil gerade diese Stellung für seine späteren Erfolge im Präzisionsmaschinenbau maßgebend war. Er widmete sich lebhaft dem damals noch jungen Radsport und trat dann als Reisender in München bei einer Firma ein, die mit englischen Fahrrädern handelte. Er gründete dann kurze Zeit danach in Chemnitz zusammen mit seinem Schwager Jaenicke 1885 eine Reparaturwerkstatt, die den Grundstein für die heutigen Wanderer-Werke, bei denen ca. 6000 Arbeiter beschäftigt werden, bildete.

Später, als die Wanderer-Werke in eine Aktiengesellschaft umgewandelt wurden, war er noch einige Jahre als Direktor tätig und übernahm dann die Stellung eines Vorsitzenden des Aufsichtsrates. Nebenbei gründete er noch in München, wohin er inzwischen übergesiedelt war, eine Spezialfabrik für Präzisionswerkzeuge unter der Firma J. Winklhofer & Söhne.

Ueber die Bedeutung der Wanderer-Werke als Automobilfabrikations-Firma brauchen wir hier nicht weiter zu sprechen. Wir haben im Jahre 1927 in den

Kommerzienrat Johann Winklhofer

Heften 21—23 unserer „Automobil-Rundschau" die Einrichtungen der neuen Automobilabteilung in Siegmar bei Chemnitz ausführlich beschrieben. Die Bedeutung der Firma für die Herstellung von Schreibmaschinen, Rechenmaschinen, Fahr- und Motorrädern und Werkzeugmaschinen ist allgemein anerkannt. Durch die verschiedenen weit auseinanderliegende Gebiete betreffenden Fabrikationsobjekte ist es möglich, daß die Wanderer-Werke nicht wie manche anderen Fabriken in gleich starker Weise von der jeweiligen Konjunktur des Automobilmarktes abhängig sind.

---

litische Rücksichten arbeiten kann. In diesem Zusammenhang liegt es nahe, die Tarifgestaltung zu betrachten. So wünschenswert eine Steigerung wäre, um die Subvention verringern zu können, so muß festgestellt werden, daß im Augenblick übereinstimmend mit allen Luftverkehrsgesellschaften Europas die derzeitigen schon recht hohen Tarife für das Maximum des Erreichbaren angesehen werden. Erst die allmähliche Einstellung auf ein neues schnelleres Wirtschaftstempo wird hier Besserung bringen können.

Der innerdeutsche Luftverkehr wird zu Unrecht so stark angefeindet. Nicht die Luft Hansa, sondern fabrikatorische Interessenten haben im Jahre 1924 und 1925 begonnen, deutsche Städte mit Flugzeugen zu übersättigen. Der Luft Hansa lag dann die Pflicht ob, diese Flugzeuge zu übernehmen und mit ihnen den Wünschen der Städte entsprechend Luftverkehr auszuführen. Und das war gut so! Nicht nur starke technische Entwicklung und Hebung des Allgemeininteresses an der Luftfahrt wurde dadurch herbeigeführt, und zwar in erster Linie durch Mittel von Ländern und Städten, die sonst nie dem Luftverkehr zugeflossen wären, sondern vor allem ergab sich die Möglichkeit der Feststellung, welche Linien sind gut und welche schlecht, wozu man mindestens drei Jahre braucht. Die Luft Hansa will innerdeutsche Linien in Zukunft nur insoweit befliegen, wie sie Anschluß an das große internationale Netz bedeuten, starke Frequenz haben und lange Linien mit wenig Zwischenlandungen darstellen. Die Mittel hierzu sind in erster Linie von Ländern und Städten aufzubringen. Wenn deutsche Städte außerdem „Hüpflinien" wünschen, so sollten sie dazu keinerlei Beihilfe von den Ländern und erst recht nicht vom Reich bekommen und unter Umständen selbst höhere Kosten bezahlen; aber ganz verbieten kann man solche Linien natürlich nicht. Es besteht bei der Luft Hansa die Absicht, derartige ganz unrationelle Linien in Zukunft überhaupt abzulehnen.

Der Bedarfs- und Trampverkehr ist als Ergänzung des planmäßigen Linienverkehrs begrüßenswert. An einzelnen Stellen kann er ihn sogar ersetzen. Vor allzu großem Optimismus muß aber gewarnt werden, denn er bringt unter solchen Umständen eine noch schlechtere Ausnutzung der Flugzeuge mit sich. *1559*

Digitized by Google

Verkehrs-ABC für Groß-Berlin*)

K

Kaiser-Franz-Joseph-Platz siehe Unter den Linden.

Kaiserin-Augusta-Allee-Brücke im Zuge der Kaiserin-Augusta-Allee gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Kaiserstraße ist Einbahnstraße von der Alexander- zur Kleinen Frankfurter Straße.

Kaiser-Wilhelm-Straße ist Einbahnstraße von der Münz- zur Neuen Friedrichstraße. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 13 bis 16 Uhr zwischen der Rosen- und Münzstraße verboten.

Kaiser-Wilhelm-Straße (Lichtenrade) ist Hauptverkehrsweg bis zur Stadtgrenze.

Kalandsgasse ist Einbahnstraße von der Neuen Friedrichstraße zur Klosterstraße. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen verboten.

Kammerlichtspiele. Anfahrt durch die Köthener Straße oder vom Potsdamer Platz über Königgrätzer Straße — Vorplatz des Potsdamer Bahnhofs zur Köthener Straße.

Kammerspiele (Schumannstraße 14) siehe Deutsches Theater.

Kammerstraße (Spandau) ist Einbahnstraße vom Lindenufer zur Breite Straße.

Kanonierstraße ist Einbahnstraße von der Kronen- zur Behrenstraße.

Kantstraße ist Hauptverkehrsweg zwischen Auguste-Viktoria-Platz und Joachimsthaler Straße.

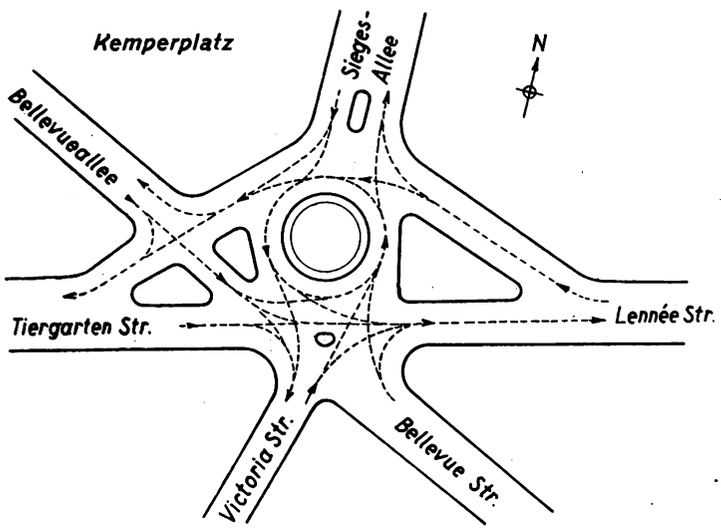
Karowstraße nach Malchow und Buch ist Hauptverkehrsweg.

Katzenauge siehe Blinkscheibe.

Kemperplatz ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Mitte der Siegesallee vom Kemperplatz ab in einer Länge von 12 m,

b) in der Friedrich-Ebert-Straße von der Lennéstraße ab in Richtung auf das Brandenburger Tor, senkrecht zur Gehbahn, entlang der Mittelpromenade.



Kennzeichen. Jedes Fahrzeug muß mit den polizeilich vorgeschriebenen Kennzeichen versehen sein und diese müssen während der Dunkelheit (siehe diese) und bei starkem Nebel in vorgeschriebener Weise beleuchtet sein (siehe Beleuchtung). Auch sind sie in ordnungsmäßigem (lesbarem!) Zustand zu erhalten. Während der Fahrt ist einer Unlesbarkeit des Kennzeichens (Staub, Schmutz) vorzubeugen oder abzuhelfen, insbesondere dann, wenn nach den Verhältnissen angenommen werden muß, daß die Kennzeichen verschmutzt sind und man sich vor der Einfahrt in einen größeren Ort befindet. (Siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge, Beleuchtung.)

Kesselstraße von der Pankbrücke bis zur Scharnhorststraße gesperrt für den Durchgangsverkehr mit Lastkraftfahrzeugen und Kraftomnibussen.

Kiefernweg (Charlottenburg). Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 8 km.

*) Fortsetzung aus Heft 12, Seite 247

Kiefholzstraßenbrücke (Treptow) im Zuge der Kiefholzstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kiehnwerderallee (Treptow) ist gesperrt für den gesamten Kraftfahrzeugverkehr.

Kietzer Straße (Cöpenick) ist Einbahnstraße von der Grünstraße bis zur Rosenstraße.

Kinder dürfen in öffentlichen Park- und Grünanlagen außerhalb der Spielplätze nur soweit spielen, als dadurch der Verkehr nicht behindert wird. Straßenspiele sind überall dort verboten, wo eine Belästigung oder Gefährdung des Verkehrs zu befürchten ist. (Siehe auch Roller, Rollschuhe, Radfahrer, Führer.)

Kinderleiterwagen rechnen wie die Kinderwagen nicht zu den Fuhrwerken (siehe diese).

Kinderwagen siehe Gehbahn, Fuhrwerke. Führer von Kinderwagen haben zu beachten, wenn sie sich auf der Gehbahn befinden, die Vorschriften für Fußgänger (siehe diese), wenn sie sich auf der Fahrbahn befinden, die Vorschriften für Fahrzeuge (siehe Fahrordnung).

Kino-Anfahrt siehe Anfahrt vor Theatern sowie einige der bedeutendsten Kinos.

Kirchstraße (Cöpenick) ist Einbahnstraße von der Rosenstraße zur Freiheit.

Kleine Andreasstraße ist Einbahnstraße von der Krautstraße zum Andreasplatz.

Kleine Auguststraße ist Einbahnstraße von der Auguststraße zur Linienstraße.

Kleine Frankfurter Straße ist Einbahnstraße von der Kaiserstraße zur Landsberger Straße.

Kleine Jungfernbrücke (Werderscher Mühlgraben, Straße an der Schleuse) gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Kleine Markusstraße ist Einbahnstraße von der Markus- zur Krautstraße.

Kleine Mauerstraße ist Einbahnstraße von der Behrenstraße zur Straße Unter den Linden.

Kleine Poststraße ist Einbahnstraße von der Spandauer Straße zur Heiligegeiststraße.

Kleine Präsidentenstraße ist Einbahnstraße von der Großen Präsidentenstraße zur Burgstraße.

Kleine Seestraße (Zehlendorf) von der König- bis zur Alsenstraße gesperrt für den Durchgangsverkehr mit Kraftfahrzeugen.

Kleiner Weg siehe Tiergarten.

Kleines Theater (Unter den Linden 44). Anfahrt von der Charlotten- zur Friedrichstraße.

Kleinkrafträder gehören im Sinne der Straßenordnung zu den Kraftfahrzeugen (siehe diese).

Klindworth-Scharwenka-Saal (Lützowstraße 76) Anfahrt von der Derfflingerstraße zum Magdeburger Platz.

Klosterstraße ist Einbahnstraße von der Bischof- zur Neuen Friedrichstraße. Zwischen der König- und der Neuen Friedrichstraße ist an Werktagen von 5 bis 11 Uhr der Durchgangsverkehr nur Marktfahrzeugen gestattet. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen verboten a) während des ganzen Tages zwischen der König- und der Bischofstraße, b) von 13 bis 16 Uhr zwischen der Neuen Friedrich- und der Bischofstraße.

Kniprodestraßenbrücke im Zuge der Kniprodestraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Knobelsdorffstraßenbrücke im Zuge der Knobelsdorffstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

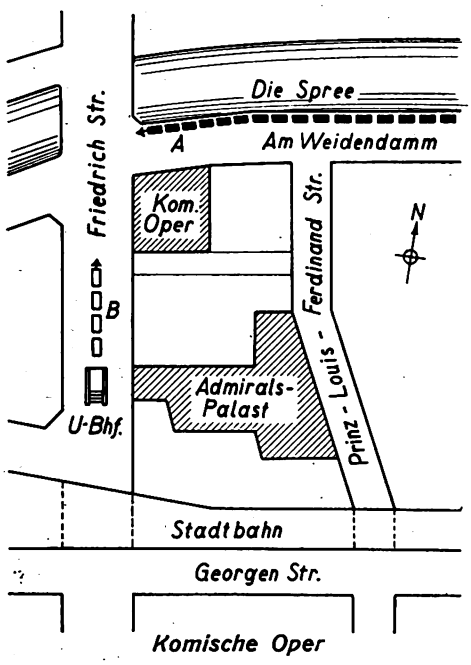
Kolonnenbrücke im Zuge der Kolonnen- und Dreibundstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Komische Oper (Friedrichstraße 104/104a). Anfahrt von der Georgenstraße nach der Weidendammer Brücke. Nächstgelegene Parkplätze siehe Admiralspalast (vgl. Skizze S. 293).

Komödie (Kurfürstendamm 207). Anfahrt von der Knesebeck- zur Uhlandstraße.

Komödienhaus (Schiffbauerdamm 25). Anfahrt von der Luisen-

Digitized by Google



straße zur Karlstraße. Parken in der Längsrichtung entlang Gehbahn am Spreeufer.

Königgrätzer Straße ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen Potsdamer Platz und Köthener Straße. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) auf dem Leipziger Platz vor Wertheim senkrecht zur Gehbahn bis zum Halteplatz für Autotaxen am Palast-Hotel,
b) auf dem Leipziger Platz entlang der Gehbahn vom Fürstenhof bis zum Landwirtschaftsministerium,
c) auf dem Platz vor dem Haupteingang zum Potsdamer Bahnhof.

Königin-Augusta-Brücke (Tiergarten) gesperrt für Fahrzeuge mit über 2,5 t Gesamtgewicht.

Königin-Augusta-Straße ist Einbahnstraße von der Köthener Straße zur Von-der-Heydt-Straße.

Königsdammbrücke (Einfahrt zum Westhafen, im Zuge der Beusselstraße und des Königsdammes) gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Königsplatz. Es ist rechts herum zu fahren.

Königstraße (Berlin-Mitte) ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) auf dem Schloßplatz vor dem Schloß senkrecht zur Gehbahn rechts und links vom Portal II je 20 Fahrzeuge,
b) in der Rathausstraße am Rathaus entlang in der Längsrichtung im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen bis zur Jüdenstraße,
c) in der Jüdenstraße gegenüber dem Rathaus von der Straßenbahnhaltestelle an in der Längsrichtung entlang der Gehbahn bis Rathausstraße,
d) auf dem Neuen Markt um die Anlagen beim Luther-Denkmal herum längs der Bordsteine von der Kaiser-Wilhelm-Straße über die Bischofstraße zur Kaiser-Wilhelm-Straße zurück,
e) in der Mitte der Klosterstraße südöstlich der Königstraße, in der Längsrichtung im Anschluß an die Haltestelle für Autotaxen bis zur Sieberstraße.

Königstraße (Wannsee). Ist Hauptverkehrsweg. Zwischen Große Seestraße und Bahnüberführung einschließlich ist Parken verboten.

Konzertsäle. An- und Abfahrt siehe Anfahrt vor Theatern und die einzelnen Säle.

Kopenhagener Straße ist Hauptverkehrsweg bis zur Hauptstraße (Reinickendorf—Rosenthal).

Kraftfahrzeuge sind Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein (also auch Kleinkrafträder). Als Kraftfahrzeuge im Sinne der Straßenordnung gelten jedoch nicht: Kraftschlitten, Raupenkraftfahrzeuge, Dampfstraßenlokomotiven, Straßenwalzen, ferner solche Kraftfahrzeuge, deren betriebsfertiges Gewicht in beladenem oder unbeladenem Zustand 9 t oder bei Vorhandensein von 3 Achsen 15 t übersteigt, sowie selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen zu landwirtschaftlichen oder gewerblichen Zwecken, z. B. Dampf-, Motorpflüge, Motorsägen usw.

Kraftverkehrsamt (Blücherstraße 26). Anfahrt aus Richtung Blücherplatz durch die Schleiermacherstraße, aus Richtung Kaiser-Friedrich-Platz durch die Gneisenaustraße.

Zulassung von Kraftfahrzeugen, Erteilung der Fahrerlaubnis, Ausstellung von Führerscheinen, Entziehung von Führerscheinen, polizeiliche Erlaubniserteilung für Anhängeachsen, Lastzüge, Eisenbereifung, Raupenfahrzeuge, und das Mitführen von mehr als einem Anhängewagen; Ausgabe von Probefahrtkennzeichen, Ausstellung von internationalen Fahrausweisen. Erteilung der Erlaubnis des Kraftdroschkenfuhrgewerbes; Ausstellung von Kraftdroschkenscheinen und -ausweisen, Entziehung dieser Scheine, Beschwerden gegen Droschkenführer, Strafsachen wegen Rauch- und Geräuschentwicklung, unvorschriftsmäßiger Scheinwerfer und Signalinstrumente. Halteplätze für Autotaxen, Omnibusse und Gelegenheitsfuhrwerke, Unfallstatistik.

Kranke siehe Fußgänger.

Krankenhäuser siehe Fahrgeschwindigkeit.

Krankenstühle (fahrbare) siehe Gehbahn.

Krankenwagen siehe Rettungswagen.

Kreisverkehr auf Plätzen siehe Plätze.

Kriegervereinshaus (Chausseestraße 94). Anfahrt von der Boyen- zur Kesselstraße.

Kriegsverletzte siehe Fußgänger.

Kronprinzenallee (Zehlendorf) von der Königin-Luise-Straße bis zur Marienstraße und vom Hüttenweg bis zur ehem. Gem.-Grenze Zehlendorf—Dahlem gesperrt für den gesamten Fahrzeugverkehr.

Kronprinzenbrücke im Zuge der Karl- und Roonstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Krumme Lanke, Uferweg auf der Südostseite, von der Alsenstraße bis zum Siebenendenweg gesperrt für Fahr- und Krafträder sowie für Reiter.

Künstlerhaus (Bellevuestraße 3). Anfahrt von Potsdamer Platz nach Kemperplatz.

Kurstraße ist Einbahnstraße vom Spittelmarkt bis zur Kleinen Jägerstraße.

Digitized by Google

Kurze Nachrichten

Nichtsplitterndes Glas

Vor kurzem wurde gemeldet, daß zwei englische Firmen in Deutschland Zweigstellen errichtet haben (Newtex und Splintex), die nichtsplitterndes Sicherheitsglas für Automobile auf den Markt bringen wollen. Das Berliner Tageblatt erfährt von zuverlässiger Seite, daß auch der Verein Deutscher Spiegelglasfabriken G. m. b. H., Köln, die Herstellung von Sicherheits-Verbundglas in großem Umfange vorbereitet.

Schon vor dem Kriege war ein Verfahren bekannt, bei dem zwei Glasscheiben durch eine transparente Mittelschicht aufeinander gepreßt wurden, was den Erfolg hatte, daß bei Zusammenstößen und Unglücksfällen das Glas zwar brach, aber nicht splittern konnte. Wegen verschiedener, diesem Verfahren noch anhaftender Herstellungsschwierigkeiten und der abnorm hohen Selbstkosten ist es bisher nicht gelungen, dieses sogenannte Triplex-Sicherheitsglas in großem Ausmaße einzuführen. In Deutschland besteht eine Firma in Aachen, die das sogenannte Kinonglas nach dem Triplexverfahren herstellt, mit dem außer einzelnen teuren Luxusautomobilen seit kurzer Zeit serienmäßig die Horch-Wagen und die Windschutzscheiben von Ford-Wagen ausgestattet werden. Eine Hauptschwierigkeit bei der Einführung eines Sicherheitsglases war auch die Möglichkeit, die dazu benötigten ganz dünnen Spiegelgläser herzustellen. Das Spiegelglas-Syndikat hat begonnen, in Herzogenrath bei Aachen eine Verbundglasfabrik zu errichten, wo nach eingehender Untersuchung serienmäßig die Herstellung von Verbundglas aufgenommen werden soll. Es ist dabei beabsichtigt, gleichzeitig nach mehreren voneinander abweichenden Verfahren zu arbeiten, um tatsächlich die Gewähr zu erhalten, daß ein „Standardprodukt" auf den Markt kommt. Das Syndikat dürfte dabei in erster Linie an der Sicherung seines Spiegelglasabsatzes für die Auto- und Waggonindustrie interessiert sein, der besonders ins Gewicht fällt, da bei Verbundglas die doppelte Anzahl Quadratmeter pro Wagen benötigt wird. Wir glauben zu wissen, daß noch andere Gruppen sich für die Sicherheitsglasfabrikation interessieren; es dürften dies im besonderen chemische Werke sein, die an dem Vertrieb der transparenten Verbindungsmasse der Mittelschicht interessiert sind.

Es muß garantiert werden, daß das Sicherheitsglas bei langandauerndem Gebrauch mit der Zeit nicht stark nachdunkelt, was sich bisher nicht vermeiden ließ. Es ist zu erwarten, wenn einmal das Syndikat die laufende Fabrikation im Großen aufgenommen hat, daß dann auch die Preise gesenkt werden können.

Kraftwagen in Argentinien

Die Straßen von Argentinien sind zwar schlecht; was man dort eine Straße nennt, ist häufig nur eine Wagenspur, und namentlich nach einem der dort häufig vorkommenden heftigen Regengüsse sind sie mehr ein Sumpf, als daß sie den Namen Straße verdienten. Nur in der Nähe der Städte sind sie in besserem Zustande. Trotzdem nimmt die Verbreitung des Kraftwagens in den ländlichen Bezirken zu, wenn auch die Entwickelung noch lange nicht abgeschlossen ist. Dem Kraftwagen bieten sich in Argentinien noch auf Jahre hinaus gute Aussichten für die Entwicklung eines nutzbringenden Verkehrs. Wenn jetzt auf seiten der Eisenbahnen gesagt wird, der Kraftwagen bereite ihnen noch nicht, wie es in manchen anderen Ländern der Fall ist, einen unangenehm empfundenen Wettbewerb, so kann man wohl andererseits sagen, der Kraftwagen könne da, wo die Eisenbahn nicht hinkommt, das Feld beherrschen und so seinem Besitzer reichen Nutzen bringen. Namentlich der Landwirtschaft leistet der Lastkraftwagen wertvolle Dienste, indem er ihre Erzeugnisse der Eisenbahn zuführt, sie in einigen Bezirken, so in Buenos Aires, Santa Fé, Entre Rios und Tordeba, wo die Landwirtschaft hoch entwickelt ist und gute Straßen vorhanden sind, sogar bis zum Hafen bringt, so daß die Güter zur Ausfuhr nur einmal umgeschlagen zu werden brauchen. Im Süden des Landes, wo es noch an Eisenbahnen fehlt, ist der Lastkraftwagenverkehr von besonderer Bedeutung. Im vergangenen Jahr ist z. B. der größte Teil der Baumwollernte aus der Provinz Santa Cruz auf der Straße an die Küste gebracht worden. Die Staatsbahnen wären den Anforderungen, die dieser Verkehr an sie gestellt hätte, nicht gewachsen gewesen. Im Bezirk Pampa, südwestlich von Buenos Aires, der von der Eisenbahn nur am Rande angeschnitten wird, beginnen die Siedler den Kraftwagen zu schätzen. Bei den riesigen, noch unbesiedelten Flächen, ist er von besonderem Wert, und es besteht die Möglichkeit, noch viele Kraftwagen in Verkehr zu setzen und mit ihnen nützliche Arbeit zu leisten. Man geht mit der Absicht um, zwischen dem Hauptort dieses Bezirkes, Santa Rosa de Tray, und einigen anderen Siedlungen einen Kraftwagenverkehr für Personen und Postgüter einzurichten. *1370*

Regelung des Kraftwagenverkehrs in Estland

Nach Meldungen estländischer Presseorgane ist nach Inkrafttreten des estländischen Kraftwagengesetzes vom Estländischen Ministerium für Verkehr eine Verordnung über den Bau, den Verkehr und die Besteuerung des Kraftwagenwesens ausgearbeitet, in der u. a. die Fahrtgeschwindigkeit der Kraftwagen im ganzen Lande vereinheitlicht wird, während sie bisher in den Grenzen der einzelnen Kommunalverwaltungen eine sehr verschiedene war. Nach der neuen Verordnung wird die Fahrtgeschwindigkeit der Kraftwagen in allen Städten und Flecken auf 40 km für Fahrzeuge mit pneumatischen Reifen und auf 15 km für solche mit Vollgummireifen festgesetzt, in den übrigen Teilen des Landes für Autobusse auf 50 km, Lastautos auf 40 km und für Kraftwagen mit Vollgummireifen auf 15 km.

Die Einteilung der Fahrzeuge in Kategorien erfolgt auf Grund der Zahl der Sitze derselben. Falls ein Fahrzeug bis 8 Sitze hat, wird es zu den Autos gezählt, ist die Zahl der Sitze jedoch größer, wird es schon als Autobus betrachtet. Die Verordnung verlangt ferner, daß die Fahrzeuge keinen Lärm, Rauch oder Dampf verursachen dürfen, auch müssen sie mit Heizvorrichtungen versehen sein, die in Tätigkeit gesetzt werden, so bald die Temperatur unter 0 Grad liegt. Der obligatorische Verkehr auf sämtlichen Autobuslinien mußte am 15. Mai eröffnet werden, doch hat er bereits früher auf den größeren Linien, wie Reval—Loksa, Ober-Pahlen—Laisholm u. a., begonnen. Die Gesamtzahl der Autobuslinien, die in diesem Jahre ihre Tätigkeit eröffnen werden, übersteigt 50, ist also im Vergleich zum Vorjahre wieder gestiegen. *1590*

Digitized by Google

Kraftwagen der englischen Postverwaltung

Im englischen Postdienst werden 2320 Kraftfahrzeuge benutzt. Unter ihnen sind 48 Lastwagen mit einem Fassungsraum von 9 cbm, 245 mit 7 cbm, 124 mit 4,5 cbm, 761 mit 3 cbm und 704 mit 2 cbm; dazukommen noch 54 schwere und 149 leichte Krafträder mit Beiwagen und 235 Krafträder, die allein benutzt werden. Seit 1897 werden bei der englischen Postverwaltung Kraftfahrzeuge verwendet, und zwar zu den verschiedensten Zwecken. So verkehren sie in Gegenden, die von der Eisenbahn nicht erreicht werden oder wo der Eisenbahnverkehr nicht ausreicht, um die Post zu passender Zeit zuzustellen. Sie befördern die Postsendungen zwischen den Postämtern und zwischen diesen und den Bahnhöfen. Sie fahren im Paketbestelldienst, der allerdings in England in erheblichem Umfang den Eisenbahnen zufällt, und sie dienen sowohl zum Entleeren der Briefkästen wie zur Zustellung der Brief- und Paketpost von Haus zu Haus in ländlichen Bezirken. Sie befördern die Briefträger an den Ausgangspunkt ihres Rundgangs, und sie bringen dem Briefträger eine zweite Füllung für seine Tasche nach, wenn er nicht die ganze Post für einen Gang auf einmal mitnehmen kann. *1372*

Deutschland steht hinsichtlich der Dichte seines Tankstellennetzes vorläufig noch an letzter Stelle

Daß Deutschland noch nicht im entferntesten mit Tankstellen „gesättigt" ist, geht aus einer sehr anschaulichen Zusammenstellung hervor. Diese Zusammenstellung enthält zunächst die Zahl der Tankstellen in den Haupt-Kraftverkehrsländern Europas, dann den zugehörigen Kraftfahrzeugbestand und schließlich die Zahl der Kraftwagen, auf die eine Zapfstelle entfällt.

Land	Zahl der Tankstellen	Zahl der Kraftfahrzeuge	Zahl der Kraftfahrzeuge, die auf eine Zapfstelle entfallen
Dänemark . . .	5 700	106 000	18,4
Frankreich . . .	50 000	1 107 000	22,1
Schweiz	3 750	86 000	22,9
Holland	4 340	102 970	23,7
England	70 000	1 866 213	27,6
Deutschland . .	30 000	933 312	31,1

Wie die Tabelle zeigt, steht Deutschland hinsichtlich seiner Tankstellendichte mit 31,1 Kraftfahrzeugen pro Zapfstelle an letzter Stelle, also noch weit hinter den anderen Ländern zurück. *1453*

Wachsender Verkehr — wachsende Unfallziffer

Infolge des zunehmenden Straßenverkehrs und der zunehmenden Verkehrsmittel ist die Zahl der Unfälle wieder gestiegen, und zwar von 1371 im Monat Februar auf 1870 im Monat März, 2189 im Monat April und 2664 im Monat Mai 1929.

Von den 2664 Verkehrsunfällen entfallen nach einer Statistik des Polizeipräsidiums auf die 32 512 (31 275) Personenkraftwagen 93 (84), die 15 657 (15 273) Last- und Geschäftskraftwagen einschließlich Elektrokarren 99 (99), die Last- und Geschäftskraftwagen mit Anhängern 32 (13), die Zugmaschinen 5 (5), die Zugmaschinen mit Anhängern 10 (6), die 9092 (9092) Kraftdroschken 305 (298), die 875 (877) Kraftomnibusse 92 (93), die 35 356 (32 613) Krafträder und Kleinkrafträder 297 (175), die 3642 (3642) Triebwagen und Anhänger der Straßenbahn 169 (146), die mit 42 222 Pferden bespannten Wagen 189 (199), die Handwagen 38 (39), die Treträder 644 (434), die Fußgänger 529 (452), und auf Häuser, Bäume, Laternen, Gitter, Zäune, Bordschwellen usw. 108 (104) Unfälle.

Wenn man die Unfälle auf die einzelnen Tage verteilt, so entfallen auf die Sonntage 255 (180), die Montage 329 (343), die Dienstage 409 (364), die Mittwoche 401 (309), die Donnerstage 409 (297), die Freitage 428 (317) und die Sonnabende 433 (379). Die größte Zahl der Unfälle entfiel also diesmal wieder auf die Sonnabende.

Nach der Tageszeit zusammengestellt, ereigneten sich die meisten Unfälle nachmittags zwischen 5 und 6 Uhr, die wenigsten früh zwischen 5 und 6 Uhr (242 bzw. 22).

Bei den Unfällen wurden insgesamt 18 (7) männliche und 4 (4) weibliche Personen getötet und 895 (699) männliche sowie 401 (266) weibliche Personen verletzt. (B. T. Stadtblatt.) *1584*

Pferdefuhrwerke nutzen die Landstraße am meisten ab

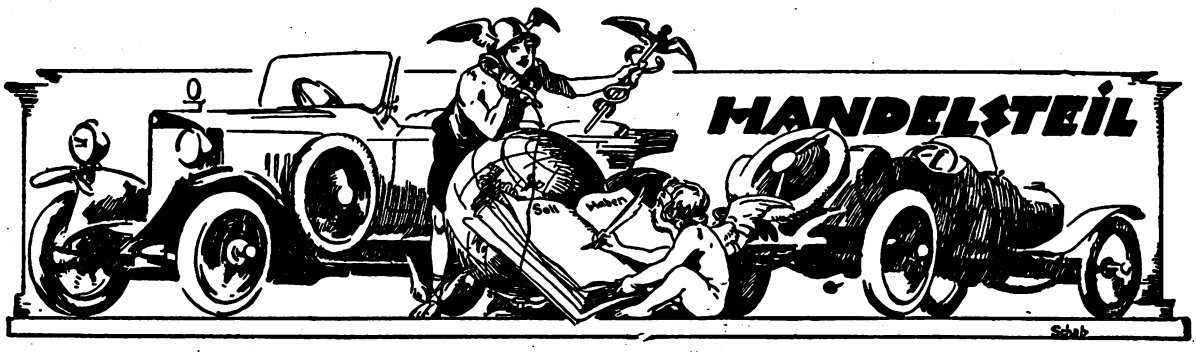
Der Deutsche Straßenbauverband hat mit Hilfe des Reichsverkehrsministeriums im Freistaat Braunschweig Untersuchungen darüber angestellt, ob die allgemeine Klage der Kreisverwaltungen, daß die erhöhte Inanspruchnahme der Landstraßen durch den Kraftwagenverkehr die Straßen außerordentlich abnutze, und daß dadurch die Unterhaltungskosten ins Unermeßliche stiegen, berechtigt sei. Auf der eigens zu diesen Untersuchungen angelegten Versuchsstraße hat sich erwiesen, daß Pferdefuhrwerke die Landstraßen 60 mal stärker zerstören als Lastkraftwagen. Bei den Versuchen trat noch ein bemerkenswerter Umstand zutage, der nämlich, daß größere Lastkraftwagen, etwa der 15-Tonnen-Typ, die Straßendecke nur unwesentlich mehr abnutzen als 5-Tonnen-Wagen, so daß also der Größe der Kraftwagen in dieser Beziehung keine Grenzen gesetzt sind. *1576*

Berliner Straßen mit Rauhasphalt

Die zurzeit im Bau befindlichen Ausfallstraßen in Berlin erhalten versuchsweise einen Belag von Rauasphalt, Steinsplitt bzw. Hartguß-Asphalt. Diese Versuche werden in Zukunft in allen Teilen der Stadt fortgesetzt, so daß der bisher übliche Stampfasphalt wegen seiner Schlüpfrigkeit nicht mehr zur Ausführung kommt. Außerdem hat der Magistrat 100 000 RM. zur Verfügung gestellt für die Belegung einer Reihe wichtiger Verkehrswege in Berlin mit einem Rauhüberzug. *1578*

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

Digitized by Google



Ford – I. G.-Farben. Eine interessante internationale Verbindung

Wie aus der bereits früher veröffentlichten Mitteilung hervorgeht, hat Ford sich an die I. G. Farbenindustrie AG. angelehnt, um sein deutsches Geschäft, welches in den letzten Jahren außerordentlich gering war, wieder zu beleben. Ford hat bisher immer auf seinen Namen und seinen Ruf gebaut, so daß er in sämtlichen Ländern, in welchen er Aktien auflegte, sich der Banken lediglich als Konsortialführerin bediente. Das Interesse, dem seine Gründungen begegneten, gestattete ihm diesen Weg. So konnte bereits die Anfang Dezember v. J. erfolgte Auflegung von Aktien der englischen Tochtergesellschaft bald nach mehrfacher Ueberzeichnung geschlossen werden. Auch die in den letzten vier Wochen erfolgten vier kontinentalen Emissionen Fords sollen, Blättermeldungen zufolge, eine stürmische Nachfrage hervorgerufen haben, so daß die holländische Emission eine 10fache, die belgische eine 60fache, die französische eine 115fache und die dänische eine 42fache Ueberzeichnung erbracht haben soll. Daß nach diesen Konzernzeichnungen unmittelbar darauf sehr erhebliche Kurssteigerungen zu verzeichnen waren, liegt auf der Hand, und die zugeteilten Stücke sahen bald Kurse in zwei- bis dreifacher Höhe der Emissionskurse.

Diese Bewegung zog natürlich die Aufmerksamkeit auch auf die bevorstehende deutsche Emission Fords, so daß bei der Konsortialführerin, der Deutschen Bank, sehr zahlreiche Anmeldungen aus dem In- und Auslande eintrafen. Ford hat es dann aber vorgezogen, sein deutsches Geschäft an einen großen Industriekonzern anzulehnen, um den gewaltigen Vorsprung zu verkleinern, den General Motors durch den Erwerb der Adam Opel AG. zu verzeichnen hatte. Die reklamehafte Aufmachung der Mitteilung von dieser Aktienübernahme zeigt auch deutlich, daß Ford das große Ansehen der I. G. Farbenindustrie AG. in den Dienst seiner Verkaufsorganisation stellen wollte.

Die Beziehungen zwischen der I. G. Farbenindustrie AG. und Ford sind erst ganz jungen Datums. Aus Anlaß der Gründung der American I. G. Corporation tauchte plötzlich die Nachricht auf, daß Edsel Ford in den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft eingetreten ist. Die deutsche Oeffentlichkeit wußte damals diesen Schritt kaum zu begründen, denn die Interessen Fords beschränkten sich bisher vollständig auf den Automobilbau. Man vermutete, daß die Gründung der Farbenindustrie auf nationale Widerstände in den Vereinigten Staaten gestoßen sei und diese durch Hinzunahme einer Persönlichkeit wie Ford entwaffnet werden sollten. Fords Beziehungen zu Kapitalistenkreisen waren außerdem eine recht erwünschte Beigabe, wenngleich hier der ausschlaggebende Grund bei der Kapitalkraft des deutschen Trustes kaum zu suchen sein dürfte. Der neue Schritt zum Ausbau der Zusammenarbeit scheint jedoch darauf hinzudeuten, daß die Gemeinsamkeiten bei den Produktionen von ausschlaggebender Bedeutung gewesen sind.

Die Verbindung der I. G. Farbenindustrie AG. mit der Automobilindustrie ist erheblich größer, als gewöhnlich angenommen wird. Eine leichte Beziehung dieser beiden Industriezweige bestand auch bereits durch die Entsendung des Vorstandsmitgliedes der I. G. Farbenindustrie, Herrn Geheimrat Plieninger, in den Aufsichtsrat der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG. in Frankfurt a. M. Auch bei der im letzten Jahre sehr lebhaft diskutierten Frage des deutschen Autotrustes sowie bei der Suche nach Kapitalien für einzelne Automobilfabriken wurde gelegentlich die I. G. Farbenindustrie genannt, wobei man jedoch wohl mehr sein Augenmerk auf die Kapitalstärke des Trustes als auf die fabrikatorischen Verbundenheiten der Betriebe richtete. Bisher trat die enge Verbindung zwischen der I. G. Farbenindustrie und der Autoindustrie beim Elektron-Leichtmetall am deutlichsten hervor, und die Versuche hiermit führten auch zu der bereits erwähnten Entsendung des Vorstandsmitgliedes der I. G. Farbenindustrie in den Aufsichtsrat der Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG. Das Elektron konnte sich inzwischen immer weiter durchsetzen, da es selbst gegenüber dem Aluminium spezifisch leichter ist und nur 60 Prozent des Aluminiumgewichtes erreicht. Da die Gewichtsersparnis einer der wesentlichsten Punkte im Automobilbau ist, und gerade Ford auf das leichte Gewicht seiner Wagen Wert legt, sehen wir hier bereits einen der ersten Berührungspunkte. Sehr eng sind die Beziehungen auch durch die Lieferung von Lackfarben, worüber bereits zwischen den beiden Gesellschaften ein Abkommen getroffen worden ist. Verschiedene kleinere Produkte der I. G. Farbenindustrie AG., wie z. B. Zelluloid und ähnliche, sind von geringerer Bedeutung. Dabei verdient in diesem Zusammenhange hervorgehoben zu werden, daß in der Verwaltungsmitteilung ausdrücklich die bereits eingeleitete Versendung von Zelluloid nach Detroit hervorgehoben wird.

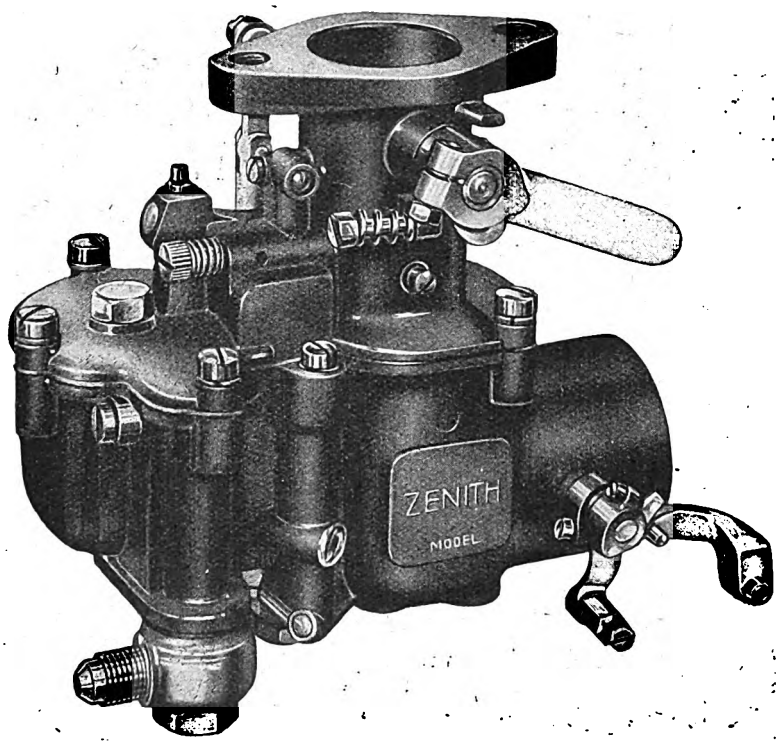
Besondere Beachtung verdient auch die Tatsache, daß man seitens der I. G. Farbenindustrie AG. den Vorsitzenden des Direktoriums, Herrn Geheimrat Bosch, in den Aufsichtsrat der Ford Motor Company AG. entsandt hat. Wenngleich man natürlich zum Aufsichtsratstausch eine Persönlichkeit zur Verfügung stellen mußte, welche in ihrer Stellung innerhalb des Konzerns derjenigen Fords entspricht, so scheint die Wahl der Persönlichkeit doch darauf hinzudeuten, daß sich die Beziehungen der beiden Gesellschaften nicht auf gegenseitige Unterstützung sowie auf reine Verkaufsgeschäfte beziehen. Vielmehr ist anzunehmen, daß diese Verbindung weitgehende fabrikatorische Interessen der I. G. Farbenindustrie berührt; Geheimrat Bosch ist nämlich der geistige Leiter der Laboratorien und Betriebsstätten, welche in enger Verbindung mit der Entwicklung der

Digitized by Google

Um alle Vorteile Ihres Motors auszunutzen, um seine Geschmeidigkeit bis aufs äußerste zu steigern, müssen Sie denselben durch den neuen

Zenith-Vergaser

SERIE 100 oder 110 speisen



Dank seiner Beschleunigungspumpe, vereinigt mit dem bewährten Mischprinzip des Zenith-Vergasers und seiner stufigen Zerstäubung, verleiht er der Maschine unbekannte Eigenschaften.

Bereits von namhaften deutschen Firmen serienmäßig bezogen.

Verlangen Sie Prospekte bei Ihrem Händler oder schreiben Sie uns.

ZENITH-VERGASER G.M.B.H.

BERLIN-HALENSEE / KARLSRUHER STRASSE 8

Digitized by Google

Automobilindustrie wichtige Stützpunkte des Farbentrustes darstellen. Zunächst ist hier die Erzeugung an Kunstbenzin hervorzuheben, welche in den letzten zwei Jahren eine außerordentlich starke Ausdehnung erfahren hat. Bereits heute werden sehr beträchtliche Mengen Benzin, die im Inlande hergestellt sind, durch die deutschen Vertriebsstellen in den Konsum geleitet, ohne daß für den Käufer ein Unterschied zwischen Natur- und Kunstbenzin zu verzeichnen ist. Diese Erfolge des Kunstbenzins haben auch bereits dazu geführt, daß sich die großen amerikanischen Oeltruste für das Verfahren interessierten, und die I.G. Farbenindustrie AG. konnte sich ihren Partner unter verschiedenen amerikanischen Trusts aussuchen. Vor einigen Wochen kam denn auch ein Abkommen mit dem größten Erdölkonzern der Welt, der Standard Oil of New Yersey, zustande, welches eine enge Zusammenarbeit bei der Herstellung des synthetischen Benzins vorsieht. Wenn dieses Abkommen im Augenblick geschlossen worden ist, so wollte man hierdurch weniger drohenden Konkurrenzkämpfen begegnen — so stark ist die Stellung des Kunstbenzins denn doch noch nicht —, sondern die Amerikaner hatten ein Interesse an dem Erwerb des deutschen Verfahrens, das ihnen die Verwertung bisher wertloser Oelbestände und Fabrikationsreste ermöglichte. Darüber hinaus lag jedoch eine beiderseitige Verständigung im Interesse aller, damit die Erzeugung an Naturbenzin sich in dem wirtschaftlich empfehlenswerten Rahmen hielt.

Als weiteres Gebiet, das in Zukunft zu einer engen Verbindung der beiden Industriezweige kommen kann, ist die Herstellung des synthetischen Kautschuks. Auch hier hat die I. G. Farbenindustrie AG. in den letzten Jahren weitergearbeitet, aber diese Arbeit hat sich bisher doch auf das Laboratorium beschränkt. Soweit man etwas über ihre Fortschritte hört, lauten dieselben sehr zuversichtlich, wenngleich die praktische Verwertbarkeit infolge der derzeitigen Lage des Gummimarktes noch sehr geringe Aussichten hat. Immerhin glaubt die I. G. Farbenindustrie AG., daß auch diese Versuche allmählich für eine Großerzeugung reif werden. Andererseits ist Ford einer der eifrigsten Kämpfer gegen das englisch-holländische Gummimonopol, und er hat sich auch praktisch bereits durch Gründung großer Gummiplantagen hiergegen gewandt. Infolge der politischen Verteilung der Gebiete, welche sich zur Gummianpflanzung eignen, dürfte allerdings der Versuch, sich von den alten Gummilieferanten durch Gründung freizumachen, sehr enge Grenzen haben. Auf weite Sicht gesehen, wird man aber auf diesem Gebiete eine der wichtigsten Interessenverbindungen der beiden Firmen sehen. *1565*

Die berufliche Organisation der französischen Automobilwelt

Was zunächst die „Konstrukteure" und Fabrikanten angeht, so haben wir die große „Fédération nationale d'Automobile, du Cycle et des Transports", die in der Hauptsache folgende Gewerbekammern umfaßt: „La Chambre syndicale des Constructeurs d'Automobiles" mit dem gleichen Vorsitzenden, und die „Chambre syndicale de l'Automobile et des Industries qui s'y rattachent", also die Gewerbekammer für das Automobil und dessen Nebenindustrien, deren Präsident Herr Citroën ist. Diese beiden Korporationen veranstalten den jährlichen „Salon". Die an zweiter Stelle genannte Organisation gruppiert, wie es ihr Name schon sagt, auch die Nebenindustrien des Automobils (Fabrikanten von Einzelteilen, Transportgesellschaften usw.). Weiter gehören zu der „Fédération nationale" die „Chambre syndicale des Carrossiers de Paris et des Departements", die „Chambre syndicale patronale des Fabricants d'accessoirs et pièces détachées", die das Normungsamt für das Automobil geschaffen hat, und die „Chambre syndicale du Commerce de gros du Cycle et de l'automobile".

Bei der Organisation des Handels mit Automobilen muß vor allem das neue Wort „motoriste" erklärt werden; unter einem „motoriste" versteht man in Frankreich also den Händler. Die hauptsächlichen, den Handel betreffenden Organisationen sind folgende: „Le Syndicat général des Motoristes, agents-marchands d'automobiles en France", die „Chambre syndicale patronale des Agents en automobiles", die eine große Zahl von Agenten umfaßt, die in direktem Kontakt mit den Konstrukteuren stehen, und drittens die „Fédération des Chambres syndicales des Motoristes, agents d'automobiles de France et des Colonies", die die Zentralstelle für rund 90 Gewerbekammern ist und etwa 20 000 Mitglieder zählt. Das „Syndicat général des Motoristes" wurde im Jahre 1904 gegründet; ihm fällt das Verdienst zu, die gegenwärtig im Automobilhandel üblichen kommerziellen Usancen festgelegt zu haben und auch jetzt noch die Einhaltung der festgesetzten Preise usw. zu überwachen. Weiter hat dieses Syndikat den unregelmäßigen Handel bekämpft und auch unterdrückt.

Die „Fédération des Chambres syndicales des Motoristes" wurde erst im Jahre 1921 gegründet, sie vertritt die Interessen der Mehrheit der französischen Automobilhändler. Die Tätigkeit dieses Verbandes soll sich vor allem durch eine nützliche Zusammenarbeit mit den Behörden und den großen Fabrikanten auszeichnen; erst letzthin hat er zum Beispiel in Vereinbarung mit Michelin und Dunlop ein regelrechtes Statut über den Verkauf von Gummireifen geschaffen. Auf dem Gebiet der Reparaturen ist dieser Verband bemüht, die Kostenvoranschläge, die Tarife usw. für Reparaturen zu normen; schließlich befaßt sich dieser Verband mit der Regelung des Gelegenheitshandels, wobei er sich bemüht, offizielle Kurse einzuführen. Die hauptsächliche Eigenart dieses Verbandes dürfte aber darin bestehen, daß er eine organisatorische und technische Verbesserung der Verkaufsstände und Werkstätten seiner Mitglieder anstrebt.

Die hauptsächlichen Verbände der französischen Automobilbesitzer sind folgende: „La Fédération des Automobiles-Clubs de France", der „Touring Club de France", von dessen rund 200 000 Mitgliedern viele Automobilbesitzer sind, die „Union nationale des Associations de Tourisme" und schließlich noch der junge „Automobile-Club de Paris".

Was den erstgenannten Verband angeht, so wäre vor allem auf dessen Sportkommission hinzuweisen, die Rolle, die dieser Verband auf diesem Ge-

Digitized by Google

biet spielt, dürfte vielen Lesern ja bekannt sein. Ebenfalls sehr bekannt und in vielfacher Weise auch für den Automobilismus tätig ist der „Touring Club de France", der sich in der letzten Zeit besonders energisch mit dem Problem der Straßen befaßt hat, der aber auch dann die zuständige Stelle ist, wenn es sich um Reisen in das Ausland und um fiskalische Fragen handelt. Die „Union nationale des Associations de Tourisme" ihrerseits leitet die zur Erlangung des Führerscheines notwendigen Prüfungen und wird hierbei von dem Staat subventioniert.

Wie die französische Monatsschrift „L'Etat moderne" meldet, soll der Plan bestehen, ein „Extraparlamentarisches Komitee des Automobils" zu schaffen, mit dem die Interessen aller obigen Organisationen und auch diejenigen der schon bestehenden Sondergruppen (Parlament und Fachpresse) gewahrt werden sollen. Ob eine solche Neuschöpfung notwendig ist, wird aber vielfach bezweifelt. Man kann sagen, daß die bis jetzt bestehenden Organisationen alle „Automobil-Interessen" zu wahren wissen und daß sich die einzelnen Verbände auch um die Sorgen der andern kümmern. So läßt es sich zum Beispiel der Touring Club angelegen sein, daß die Rechte der „Motoristen" nicht geschmälert werden oder daß diese nicht eine schädliche Politik der Preisunterbietung einschlagen, während der Verband der „Motoristes" des öfteren für die Rechte der Automobilbesitzer eintritt. Es findet also zwischen den verschiedenen Verbänden eine Wechselwirkung statt, die der Automobilwelt Frankreichs in ihrer Gesamtheit sehr zugute kommt.

Dr. Ue-Paris. 1551

Kleine Mitteilungen

Die Ursache der großen amerikanischen Automobilproduktion

Wie es im letzten Bericht der „Guaranty-Trust Company" heißt, ist das hohe Niveau der gegenwärtigen Automobilproduktion in den Vereinigten Staaten hauptsächlich eine Folge der seit Monaten anhaltenden lebhaften Nachfrage aus dem Lande selbst. Die Befürchtung, daß die Produktion sinken würde, sei grundlos, weil, wie die Entwicklung der letzten Jahre gezeigt habe, der Bedarf in der Hauptsache durch die Ersetzung von alten Wagen hervorgerufen werde. Man könne als Lebensalter eines Automobils sieben Jahre annehmen, so daß also allein zur Ersetzung der alten Wagen jährlich 3½ Millionen neue Wagen produziert werden müssen. Im Zusammenhang mit der Gewinnung neuer Käuferschichten und mit dem steigenden Export dürfte die Automobilindustrie auch in der Zukunft in der Lage sein, ihre Produktion auf der gegenwärtigen Höhe zu erhalten. *1558*

Erleichterung im Kraftwagenverkehr nach Spanien

Die spanische Regierung hat eine Verordnung erlassen, die eine Vereinfachung für den Durchgangsverkehr auch für solche ausländische Kraftwagen vorsieht, die noch im Besitz des Handels sind. Solche Kraftwagen, die über Irun und Behobia im Durchgangsverkehr nach Spanien eingeführt werden, erhalten in Zukunft die gleiche Steuerkarte wie die Touristenwagen. Diese Erlaubnis gilt für 48 Stunden, bleibt der Wagen länger auf spanischem Gebiet, so sind für jeden weiteren Tag zwei Peseten zu zahlen. *1552*

Ford in Rußland

Zwischen der Sowjetunion und der Ford Motor Corporation wurde vor kurzem in Dearborn ein Vertrag geschlossen, nach dem Rußland sich zur Abnahme von Fordprodukten im Werte von 30 Millionen Dollar innerhalb von vier Jahren verpflichtet. Das Abkommen hat eine neunjährige Laufzeit und sieht ähnlich dem Vertrag, den kürzlich General Electric unterzeichnet hat, weitestgehende Unterstützung und technische Beratung bei der Errichtung russischer Automobilwerkstätten durch Ford vor. Eine Fabrik mit einer Jahresproduktion von 100 000 Wagen soll nach dem Fordsystem in Nischni Nowgorod errichtet werden. (B. Z.)

Ein Bauamt für die russische Automobilindustrie

Die russische Regierung plant im Zusammenhang mit dem Bau einer Automobilfabrik mit einer Kapazität von 100 000 Wagen pro Jahr die Bildung eines besonderen staatlichen Bauamtes für die Automobilindustrie. Die neue Fabrik „Awtostroi", die Automobile mit ¾ und 1¼ t Tragfähigkeit bauen soll, wird bei Moskau oder Nishny Nowgorod errichtet werden. *1554.*

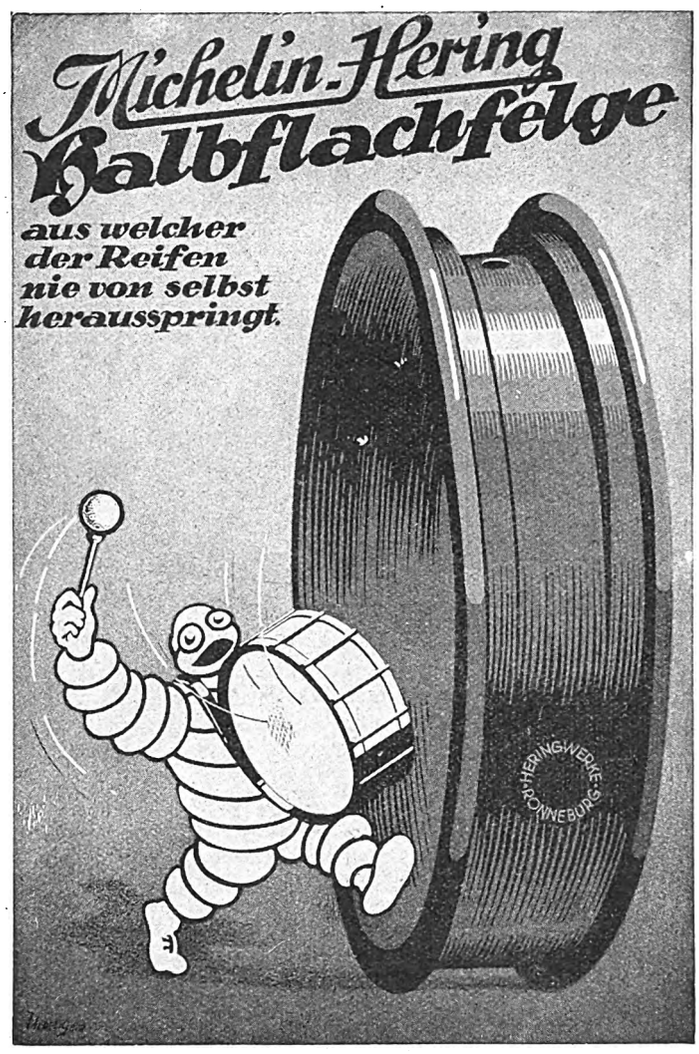
Japan will sich eine Autoindustrie schaffen

Die auch in Japan ständig fortschreitende Motorisierung übt einen starken Druck auf die Außenhandelsbilanz aus, da von ganz wenigen Ausnahmen abgesehen nur ausländische Wagen im Verkehr sind. Nun plant das japanische Handelsministerium, eine eigene Automobilindustrie mit staatlicher Unterstützung ins Leben zu rufen. Bislang wurden nur einige Werke, die hauptsächlich für Heeresbedarf arbeiteten, vom Kriegsministerium aus Gründen der Landesverteidigung subventioniert. Man hofft, in zwei Jahren eine nationale Automobilindustrie geschaffen zu haben, so daß die Außenhandelsbilanz für Automobileinfuhr nicht mehr berührt wird. *1553*

Verschärfung des Wettbewerbes in der Kraftfahrzeugversicherung

Die Aufhebung der Tarifbindungen durch den Verband der Kraftfahrzeugversicherer in der Auto-Haftpflicht- und Auto-Kasko-Versicherung hat zu einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbes der Kraftfahrzeugversicherungsgesellschaften geführt. Die Lage ist heute so, daß die Prämiensätze allenthalben unterboten und Sonderzugeständnisse bezüglich des Verzichtes auf Selbstbeteiligung des Versicherungsnehmers gemacht werden. Nur die öffentlich-rechtlichen Provinzialversicherungsanstalten halten an den Tarifbindungen fest. *1555*

Digitized by Google



Der kleine Dixi-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

Statt Eisenbahnen Kraftverkehrsdienst in China

Da Mittel zum Bau neuer Eisenbahnlinien nicht vorhanden sind, beabsichtigt die chinesische Regierung, die dringendsten Verkehrsverbindungen mit Hilfe von regelmäßig verkehrenden Omnibussen herzustellen. Da die hohen Anlagekosten für neue Eisenbahnen sich nur für einige Strecken im dichtesten Verkehr rentieren, will man auch die weiten Flächen Ostasiens in erster Linie durch den Bau guter Straßen und die Einsetzung von Kraftwagen erschließen. *1557*

Förderung des Kraftwagenverkehrs!

Eine Vorstandssitzung des Langnam-Vereins und der nordwestdeutschen Gruppe des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller befaßte sich mit dem Verkehrsproblem „Eisenbahn-Kraftwagen". Man teilte mit, daß in den nächsten Wochen unter maßgeblicher Beteiligung der westdeutschen Wirtschaftskreise eine Arbeitsgemeinschaft sämtlicher an der Kraftfahrzeugherstellung beteiligter Industrien gebildet werden würde zur Förderung des Gedankens der Motorisierung Deutschlands. Man betonte die Notwendigkeit für die Eisen- und Stahlindustrie, dem deutschen Kraftfahrzeugbau die größte Beachtung zuzuwenden und wies darauf hin, daß in Amerika nicht weniger als 17 Prozent der gesamten dortigen Rohstoffproduktion von der Kraftfahrzeugindustrie verbraucht würde. *1535*

Firmenberichte

Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer Akt.-Ges. Frankfurt a. M. Das in der letzten Hauptversammlung von der Verwaltung angekündigte weitere Rationalisierungs- und Produktionsprogramm konnte, nach einer Korrespondenzmeldung, bisher vollkommen durchgeführt werden. Das Fabrikationsprogramm ist abgeschlossen. Das alte Lager wurde in schärfstem Maße geräumt. Die Umsatzziffern weisen in den letzten Wochen eine steigende Tendenz auf. Im April wurde der höchste Absatz seit Bestehen der Adlerwerke erreicht. Der Monat Mai brachte darüber hinaus eine Absatzsteigerung um 30 Prozent, und der Juni dürfte auf Grund des bisherigen Verkaufs den Mai noch übertreffen. Während vor einigen Wochen noch die Tagesproduktion nur 40 Wagen betrug, hat sich die augenblickliche Produktion auf täglich 60 Wagen erhöht. Davon entfallen etwa 30 Wagen auf den „Favorit". Fast für sämtliche Typen ist die Beanspruchung von Lieferfristen bei den Kunden notwendig. Man hofft, in einigen Monaten mit einer geringen Erweiterung der Maschinenanlagen und Einrichtungen die Kapazität auf 100 Wagen einzustellen und deren Absatz gesichert zu haben.

Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen. Die Gesellschaft (DKW.) beabsichtigt laut „FZ." ihr Aktienkapital von 1 Mill. RM. beträchtlich zu erhöhen, zwecks besserer Anpassung an den Umsatz und Konsolidierung der Finanzgebarung. Die Erweiterungsperiode sei abgeschlossen. Wahrscheinlich wird in erster Linie der Großaktionär und leitende Direktor J. S. Rasmussen zu den Uebernehmern der neuen Aktien gehören. Er wird auch die kürzlich von der Audi-Werke AG. in Zwickau angekündigte Kapitalerhöhung zeichnen, wobei es sich aber mehr um die Umwandlung bereits gewährter Kredite in Aktien handelt.

Daimler-Benz-Generalversammlung. Die Generalversammlung beschloß, auf Grund einer Forderung der Zulassungsstelle an der Berliner Börse, das Stimmrecht der Vorzugsaktien über 15 Mark auf das 12fache (bisher 16fache) einer Stammaktie über 60 Mark festzusetzen. Bei der Besprechung der Bilanz erklärte der Vorsitzende, Bankdirektor Dr. von Stauss (Berlin), daß in den ersten fünf Monaten dieses Jahres 53½ Mill. umgesetzt worden seien, gegen 47½ Mill. in der gleichen Zeit des Vorjahres. Der Mai habe die Rekordziffer von 14½ Mill. gebracht. Im Juni habe durch die Diskonterhöhung und die Restriktionen der Reichsbank die Kauffreudigkeit nachgelassen. Ein Opponent bezeichnete die früheren Bilanzen als Ausfluß einer Schönfärberei; die jetzige Bilanz mit ihren sehr hohen Abschreibungen entspreche erstmalig der wirklichen Lage. Er forderte eine weitere Typenvereinfachung und

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

fragte nach den Aussichten des Unternehmens. Generaldirektor Schippert erwiderte, daß angesichts der Wünsche des Publikums in der Zusammenlegung der Typen noch nicht weiter als bisher gegangen werden könne. Durch die Kälteperiode seien die Abnehmer in Rückstand gekommen. Deshalb habe man einen Bankkredit von 3½ Mill. aufnehmen müssen, der aber schon wieder zurückgezahlt sei. Man hoffe auf weiteren günstigen inländischen Absatz. Eine Prophezeiung wolle er aber nicht geben.

Direktor Schippert verteidigte gegenüber einem Antragsteller die Bilanzierungspolitik. Der Bestand an alten Wagen betrage nur 1,2 Mill. Die Liquidität sei durchaus genügend, denn es sei als sicher anzunehmen, daß die Fabrikate und Halbfabrikate abgesetzt seien, bevor die Forderungen der Lieferanten fällig werden. Der Vorsitzende, Dr. von Stauss, erklärte, daß die Frage der Fusion und der Kapitalzusammenlegung ständig im Auge behalten werde. Damit allein könne aber eine Rentabilität noch nicht erzielt werden, da die Preise von der Weltmarktlage abhängen. Er habe sich auch über den kleinen Gewinn von 13 000 Mark gewundert, aber festgestellt, daß die stillen Reserven in gleicher Höhe wie im Vorjahre vorhanden seien. Die Bilanzgenehmigung und die Entlastung wurden dann gegen eine geringe Stimmenzahl ausgesprochen. Rechtsanwalt Dr. Piech gab Protest zu Protokoll. Die ausscheidenden Aufsichtsratsmitglieder wurden wiedergewählt und Herr Paul Rohde (Berlin) sowie der aus dem Vorstand ausgeschiedene Baurat Dr. Nallinger (Mannheim) neu gewählt. Gegen die Wiederwahl des Herrn Schapiro (Berlin) stimmten Aktionäre, die etwa 15 000 Mark Aktien vertraten.

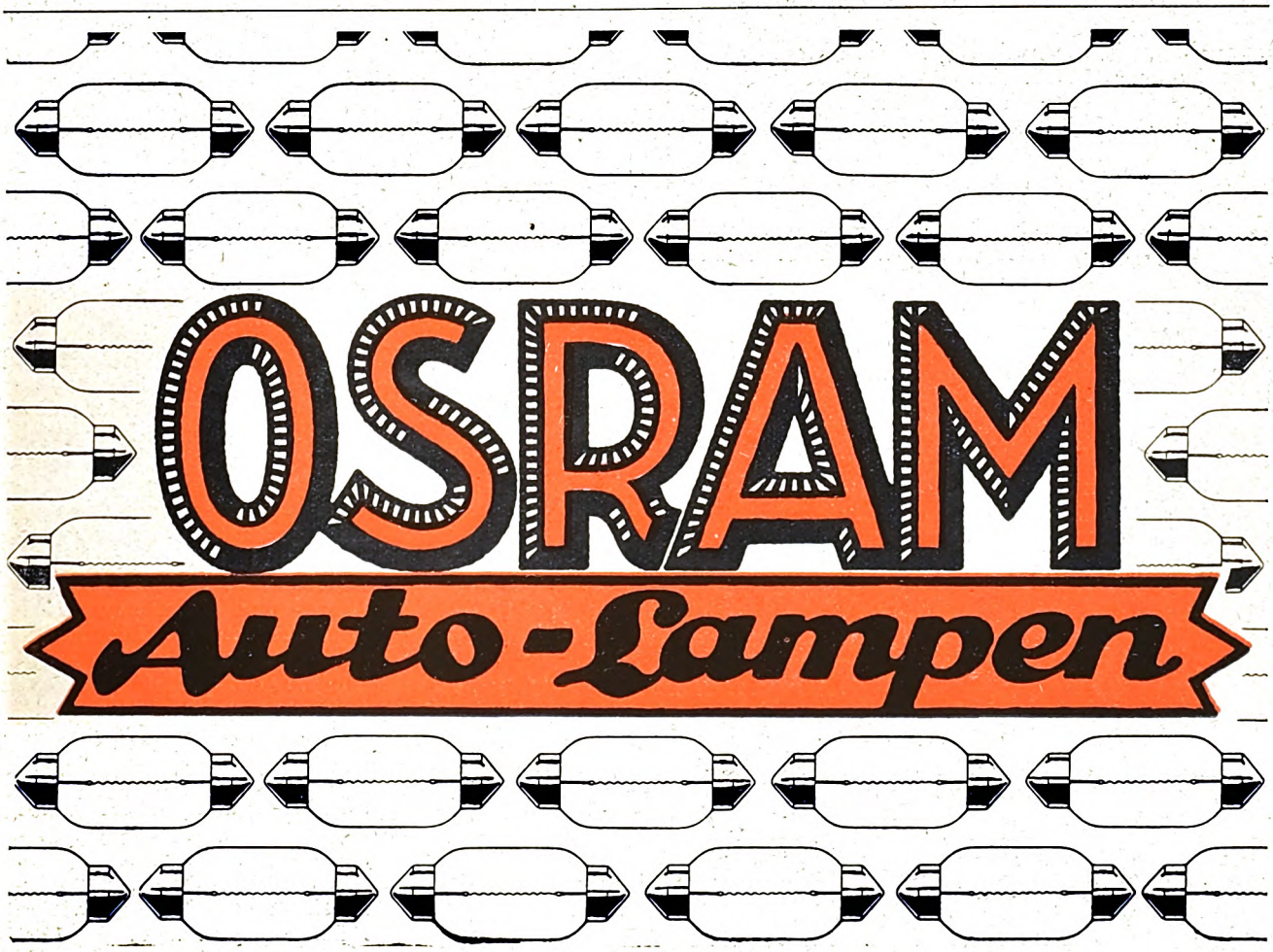
Gräf & Stift — Rußland-Aufträge. Die Wiener Automobil-Fabrik-AG. vorm. Gräf & Stift ist zurzeit mit der Ausführung eines großen Auftrages für Rußland beschäftigt. Es handelt sich hauptsächlich um Lastkraftwagen für 4 und 5 Tonnen Nutzlast.

Adam Opel Akt.-Ges., Rüsselsheim. Zu Mitteilungen in der Rüsselsheimer Stadtverordnetenversammlung, daß sich die Amerikanisierung der Opel-Werke bereits jetzt durch Arbeitskürzung und Arbeiterentlassungen auswirke, teilt die Gesellschaft mit, daß die Opel-Werke an fünf Wochentagen mit 45 Stunden gegenüber 48 Stunden normaler Beschäftigung arbeiten, so daß die Sonnabendruhe in den Opel-Werken einen nennenswerten Ausfall nicht darstelle. Die wenigen Arbeiterentlassungen seien rein saisonmäßig bedingt, da erfahrungsgemäß nach den Hauptabsatzmonaten April, Mai und teilweise Ende Juni sich die stillere Zeit im Automobilabsatz und dementsprechend auch in der Automobilproduktion einstelle. Betont wird aber, daß besondere Entlassungen durch die Amerikanisierung auch künftig nicht erfolgen würden. (Bei Ford werden bekanntlich auch nur fünf Tage gearbeitet.)

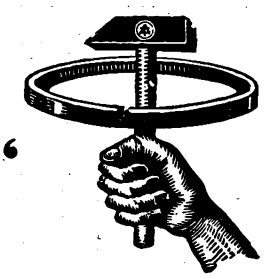
Mitteilungen aus der Industrie

Der neue BMW.-Kleinwagen

Die Bayerischen Motorenwerke, München-Eisenach, bauten ihre Berliner Verkaufsorganisation in großzügiger Weise aus. In bester Lage des Berliner Westens, Hardenbergstr. 29 a, an der Gedächtniskirche, haben sie Verkaufs- und Ausstellungsräume eingerichtet, wie sie an Geräumigkeit und Ausstattung nur wenigen Kraftfahrzeugfirmen in Berlin zur Verfügung stehen. Mit der Eröffnung dieser Ber-



Digitized by Google



„Ate" „Ate"

Kolbenringe
Federbolzen · Ventilkegel
Kolbenbolzen

Lieferung ab Lager oder unseren 120 Stocks stets sofort möglich

Alfred Teves
Maschinen- u. Armaturenfabrik G.m.b.H.
Frankfurt a.M., Fleschstr. 23/27
Fernsprecher: Maingau 700 71 / Drahtanschrift: Teveswerke

liner Abteilung haben die Bayerischen Motorenwerke ihren neuen BMW.-Kleinwagen der Oeffentlichkeit übergeben. Im oberen Ausstellungsraum ist eine reichhaltige Kollektion des gefälligen Fahrzeuges in den verschiedensten Farben aufgestellt. Der BMW.-Wagen ist der bewährte Dixi-Austin in neuem Gewande. Die Karosserie, wohl das einzige was am kleinen Dixi nicht zu gefallen wußte, ist gründlich verändert worden. Der BMW.-Wagen ist in Form und Ausstattung eine wirkliche, elegante Limousine. Gut gepolsterte Sitze (der Führersitz verstellbar) für zwei Personen und zwei Kinder, verschließbare Türen mit Kurbelfenstern, Seitenfenster und großes Rückblickfenster, Deckenbeleuchtung: alles in allem ein wohlfeiler, wirtschaftlicher aber behaglicher Kleinwagen, der wie ein großer zu jeglichen Geschäfts- und Vergnügungsfahrten geeignet ist. *1592*

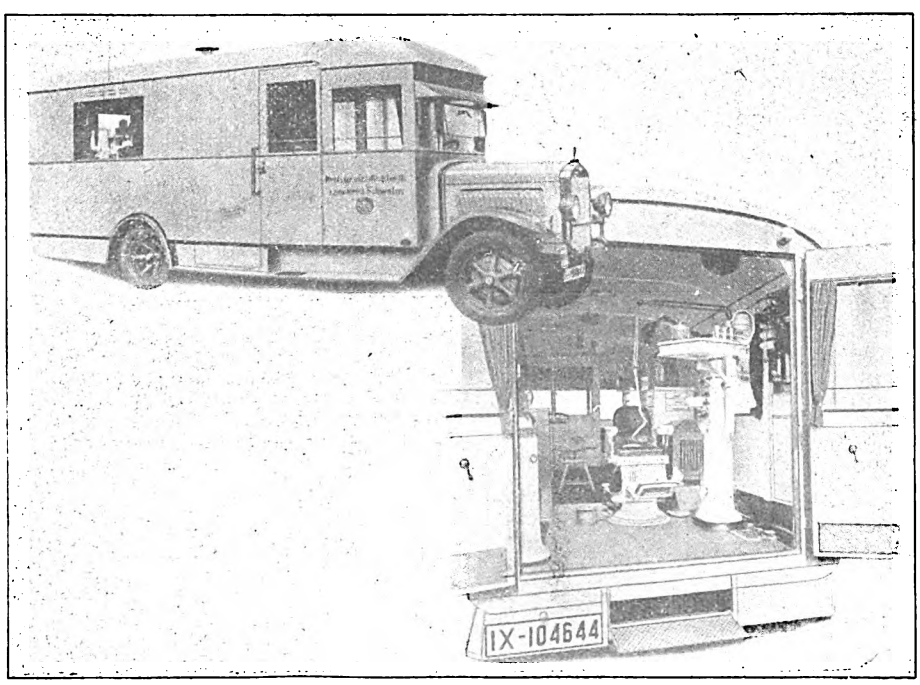
Mercedes-Benz-Erfolge in aller Welt

Die in- und ausländischen Sportveranstaltungen und Schönheits-Konkurrenzen der letzten Zeit haben der Marke Mercedes-Benz wieder eine Reihe ausgezeichneter Erfolge gebracht. Beim Automobil-Turnier in Bad Pyrmont am 9. Juni fuhr Herr Caracciola auf „SSK" in den Flach- und Bergrennen die beste Zeit des Tages und einen neuen Streckenrekord, während Prinz Leiningen, gleichfalls auf „SSK", die schnellste Sportwagenzeit erreichte, einen neuen Sportwagenrekord aufstellte und damit seinen Erfolg vom Lückendorfer Bergrennen am 26. Mai wiederholte. Die Pyrmonter Schönheitskonkurrenz brachte dem „SS"-Kabriolett von Herrn Wessels, Bremen, die beste Punktzahl aller Wagen, zwei weitere erste Preise fielen gleichfalls an Mercedes-Benz-Wagen.

Beim Concours d'Elégance in Wien, am 7. Juni, erhielt Mercedes-Benz wieder, wie letztes Jahr, das Goldene Band, ferner 6 erste und 5 zweite Preise und eine Anzahl weiterer Auszeichnungen. 27 erste, 29 zweite und zwei dritte Preise waren das Ergebnis der Düsseldorfer Schönheitskonkurrenz, die am 2. Juni stattfand. Besonders beachtenswerte Erfolge errang Mercedes-Benz auch beim Concours d'Elégance in Budapest am 30. Mai. Die 7 teilnehmenden Mercedes-Benz-Wagen erhielten 3 Goldene Bänder mit Ehrenpreisen, ein Silbernes Band mit Ehrenpreis, einen Ehrenpreis und zwei erste Preise.

Auch aus England kam eine Siegesnachricht: Mr. Thistlethwayte gewann mit seinem Mercedes-Benz „S"-Wagen in großem Stile das am 18. Mai ausgefahrene Southport-Rennen und errang damit den wertvollen Preis der „Golden Vase". *1593*

Das Auto im Dienste der Schulzahnpflege



Für die planmäßige Durchführung der Schulzahnpflege hat das Landkreisamt in Schwelm eine Automobil-Zahnklinik in den Dienst gestellt. Der Wagenaufbau auf einem Mercedes-Benz-Niederrahmen-Fahrgestell mit 50-PS-Sechszylindermotor enthält eine ganz modern eingerichtete Zahnklinik mit vollständiger zahnärztlicher Apparatur und ist mit entsprechender Beleuchtung, Heizung und Warm- und Kaltwasserversorgung ausgestattet. Die Einführung einer automobilen Zahnklinik, in der wohl noch manche Behörde dem Vorbild des Landkreises Schwelm folgen wird, hat den großen Vorteil, daß der Kreisschularzt mit seiner Assistentin in unmittelbarer Nähe der Schule regelmäßige Untersuchungen veranstalten kann, so daß die Einrichtung von stationären Zahnkliniken an vielen Plätzen erspart wird. *1591*

Digitized by Google

Neue Bosch-Siege

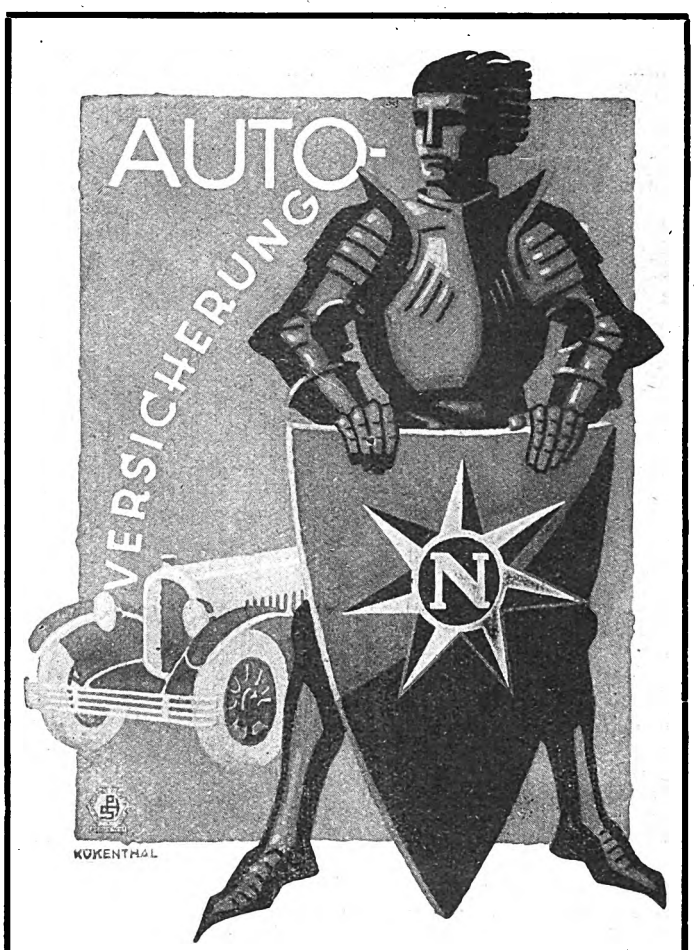
Im Großen Preis von Belgien, dem bekannten großen 24-Stunden-Rennen, gewann das Lancia-Team den Königspokal. Die siegreichen Wagen waren mit Bosch-Zündung und Bosch-Lichtanlage (einschließlich Anlasser, Scheinwerfern und Kerzen) ausgerüstet. Auch die ersten 4 Sieger dieses Rennens fuhren mit Bosch-Zündung und Bosch-Licht. Auch die schnellste Zeit des Tages beim Solitude-Rennen wurde von Stelzer auf BMW. mit Bosch-Zündung und Bosch-Kerzen gefahren. Stelzer wurde dadurch auch Gewinner des Staatspreises. Ebenso hatten beim Großen Preis des ACF., der Ende Juni in Le Mans über eine Strecke von 605,3 km ausgefahren wurde, die beiden ersten siegreichen Einzelfahrer (Senechal auf Bugatti und Gauthier auf Bugatti) Bosch-Zündung eingebaut. *1559*

24 Stunden auf dem Motorrad!

Die Dauerfahrt des Akademischen Motorradclubs Wien sieht das D-Rad-Team in vorderster Linie.

24-Stundenfahrt des Akademischen Motorradclub Wien! Start in Wien, Strecke Richtung Stuttgart—Karlsruhe! Nach 24 Stunden muß man wieder in Wien sein, wer die längste Strecke zurückgelegt hat, ist Sieger! 3 D-Räder starten unter 28 Teilnehmern! Die 3 D-Räder sind normale Tourenmaschinen mit untengesteuerten Ventilen, dieselben Maschinen, die vor kurzem die ADAC.-Länderfahrt als Sieger-Mannschaft der schweren Solomaschinen beendet haben. Sie legen als einzige Mannschaft geschlossen den Weg vom Start in Enns bei Wien bis zum Ort Mühlacker, dicht vor Karlsruhe = 1125 km zurück und erringen damit den zweiten Preis. Die Stadt Karlsruhe wird nur von einem Fahrer erreicht, der eine obengesteuerte Sportmaschine fährt, seine Markenkollegen aber unterwegs zurücklassen muß.

Zu den technischen Bedingungen der Fahrt ist noch hinzuzufügen, daß die D-Rad-Mannschaft auf der ganzen Fahrt keinen einzigen Defekt gehabt hat. Alle 3 Fahrer haben ihr Werkzeug nicht anzurühren brauchen. Von den 28 gestarteten Maschinen konnten nur 9 Fahrer pünktlich ans Ziel gelangen. Keiner einzigen Mannschaft gelang es, das Ziel zu erreichen, eben nur den D-Rad-Fahrern. Die höchste Leistung wurde mit 1220 km erreicht, die 3 D-Rad-Fahrer fuhren 1125 km, die nächstbesten drei Fahrer brachten es auf 1094 km. Dieser Beweis der Leistungsfähigkeit der normalen Tourenmaschinen der Deutschen Industrie-Werke zeigt wieder einmal, daß das D-Rad für den täglichen Gebrauch das zuverlässige und dauerhafte Motorrad ist.



Auskunft durch

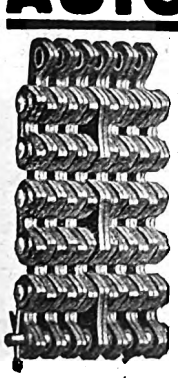
NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

AUTOK



Geräuschlose Zahnketten

für Automobil-Motoren zum Antrieb

der Nockenwelle der Lichtmaschine des Anlassers usw.

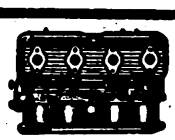
AUTOK - AKT. - GES.
Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207/208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Auto - Fahrschule
für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen
Eintritt jederzeit!
Wilhelm Glöckler
Frankfurt a.M., Höchster Str. 1
Telephon: Maingau 751 63

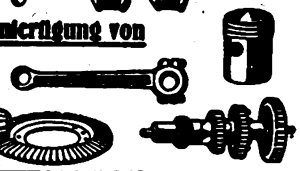
AUTO-ERSATZTEILE
Georg Hermann Müller
Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

Autoschule Groß-Berlin
Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt.
Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit.
Berlin W, Ansbacher Str. 20
a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Schleifen von



Anfertigung von



Paul Krahmann
Maschinenfabrik
Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Autofahrschule Gruber
Aelteste Fahrschule Groß-Berlins
Charlottenburg, Knie, Bismarckstr. 108
C 1 Steinpl. 5612. Lehrwag. mod. Konstr.

Der Inhaber des Deutschen Reichs-Patentes Nr. 449719 betr. „Brennstoffbehälter mit Schutzumkleidung" wünscht wegen Fabrikation, Verkaufs oder Abgabe von Lizenzen mit deutschen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Anfragen unt. **B. N. K. 8948** an Ala-Haasenstein & Vogler, Berlin W 35

Digitized by Google

Fachliteratur

IIa. **„Tagefield"-Sechstonner.** Mod. Trpt. 29. Dezember 1928, S. 16. Sechszylinder-Motor, 40 PS bei 800 Umdrehungen, 80 PS bei 2000. Lenkrad unmittelbar hinter dem Kühler. Riesenreifen, vorn einfach, hinten doppelt. Kräftige Rahmen mit reichlichem Platz für Aufbau.

IIa. **Neuer zweistöckiger Omnibus.** Mod. Trpt. 20. April 1929, S. 20. Beschreibung des Crossley-Eagle-Omnibusses. Vierzylinder-Motor von 30/70 PS.

II g. **Ketzerisches über Karosserie und Raumausnutzung.** Mathys. Auto-Technik, 3. Februar 1929, S. 5. Richtlinien für die Konstruktion der Karosserie. Verbesserung durch Verschiebung nach vorn.

II h. **Handlöscher für Kraftfahrzeuge.** Brandl. Auto-Technik, 3. März 1929, S. 5. Feuersgefahr des Kraftwagens, daher Sonderbauarten der Feuerlöscher. Zusammenstellung in einer Tabelle mit Abbildung der verschiedenen Bauarten.

II i. **Konstruktionsgrundlagen der Vorderradgabeln an Motorrädern.** Eckert. Auto-Technik, 3. März 1929, S. 11. Gefederte Gabeln sind heute allgemein angewendet. Theoretische Erörterungen. Lenkbereich.

IIk. **Sechszylinder-Schnellwagen auf der Pariser Ausstellung.** Bradley. Aut.-Ind. 8. Dezember 1928, S. 832. Amerikanische Sechsrad-Fahrgestelle, z. T. in Frankreich montiert für Fernomnisbusse. Saurer-Dieselmotor und -Brennstoffpumpe.

IIk. **Der bemerkenswerteste Wagen der Welt.** Motor (London). 11. Dezember 1928, S. 95. Beschreibung eines 265-PS-Duesenberg mit 3 bis 187 km Geschwindigkeit. Acht Zylinder.

IIIa. **Ein typischer englischer Stadt- und Vorortverkehr mit Omnibussen.** McNiece und Levis. Bus Transp. April 1929, S. 206. In Stoke on Trent (275 000 Einwohner) verkehren 400 Omnibusse, die die Straßenbahn verdrängt haben.

IIIa. **Straßenverkehr der Eisenbahn auf Neuseeland.** Mod. Trpt. 27. April 1929, S. 9. Neuseeland hat einen Kraftwagen für zehn Einwohner. Eisenbahn litt unter Wettbewerb des Kraftwagens und hat daher Omnibusverkehr eingerichtet, der z. B. auf einer 35 km langen Strecke mit 12-Minuten-Verkehr täglich 7000 Personen befördert.

IIIa. **Zur Auffindung von Fehlerquellen bei Explosionsmotoren.** Liebst-Eickhoff. Motzschrft. Februar 1929, S. 80. Ursachen von Pannen, Magnetstörungen usw.

III c. **Ein großzügiges Verkehrsunternehmen.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. IX. Schilderung der Organisation eines von York ausgehenden Omnibusverkehrs über Strecken von zusammen 3000 km Länge. Beschreibung der Wagen. Werkstattdienst. Fernverkehr.

III e. **Kohle als Betriebsstoff.** Low. Motor (London), 15. Januar 1929, S. 1184. Versuche mit einem Vierzylinder-Citroën-Wagen mit Wasserglas als Betriebsstoff.

IV a. **Konstruktionsfragen bei Kraftwagen unter dem Gesichtspunkt der Werkstoffwahl.** Bergmann. Auto-Technik, 3. Februar 1929, S. 3. Anwendung von Leichtmetallen.

IV b. **Das Nockenschleifen.** Werkzeugmaschine, 15. Februar 1929, S. 53. Wichtigkeit der Bearbeitung der Nockenwelle; Schwierigkeiten. Vorgänge beim Schleifen. Schleifmaschinen und Schleifmittel.

IV b. **Fabrikationsverfahren der Daimler-Benz A.-G., Mannheim.** Dierfeld. Autotechnik, 2. Februar 1929, S. 7. Schilderung des vorbildlichen Verfahrens mit Abbildungen.

IV e. **Das Autoreparaturwesen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1928.** Motorwagen, 20. Januar 1929, S. 41. Sonderwerkzeuge zur Ergänzung der Maschinenausstattung. Prüfvorrichtungen.

IV e. **Fragen der Unterhaltung von Geschäftswagen.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. 18. Ueberholen der elektrischen Ausrüstung. Ermittlung der Fehler. Arbeiten in Sonderwerkstätten.

IV e. **Zweckdienliche Einrichtungen für Auto-Reparaturwerkstätten.** Lich. Auto-Technik, 3. Februar und 3. März 1929, S. 14 und 15. Beschreibung von einfachen und schweren Materialständern. Werkzeugablage. Fahrbarer Werkzeugtisch. Werkzeugschrank, Meistertisch usw.

V. **Neue Garage für Londoner Omnibusse.** Mod. Trpt., 4. Mai 1929, S. 20. Beschreibung einer fast vollendeten Garage der Londoner Omnibusgesellschaft in Elmers End und ihrer Betriebseinrichtungen.

V. **Großstädtische Straßentankanlagen.** Autowelt, 5. Januar 1929, S. 10. Beschreibung der Einrichtung.

VI. **Besonderheiten der New-Yorker Ausstellung.** Motor (London), 15. Januar 1929, S. 1165. Kurze Beschreibung einer Anzahl neuer Personenwagen.

VII. **Vom Einfluß der Straßenoberfläche auf die Bereifung.** Auto-Ztg. (Berlin), 16. Februar 1929, S. 25. Reifenabnutzung auf dem Nürburgring bei renn- und tourenmäßiger Beanspruchung.

VII. **Straßen- und Autosteuer.** Wa. O. Auto-Ztg. (Berlin), 9. Februar 1929, S. 13. Verminderung der Straßenabnutzung durch den Kraftwagen, Ausbau des Straßennetzes und seine Finanzierung.

IX. **Die deutsche Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1928.** Autowelt, 29. Dezember 1928, S. 6. Gesamterzeugung etwa 150 000 Kraftwagen und 140 000 Motorräder im Werte von 1 Milliarde Mark.

IX. **Der Auto-Außenhandel 1928.** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 15. Weltaußenhandel. 50 Prozent stärkere Einfuhr an Personenwagen. Verdoppelte Ausfuhr. Künftige Entwicklung.

IX. **Autofahrer, Straßenbau und Volkswirtschaft.** Laeger. Auto-Ztg. (Berlin), 2. Februar 1929, S. 21. Forderungen der Straßenbenutzer an die Straße. Asphalt- und Teerstraßen. Einheimische Baustoffe (Teer).

IX. **Die höchsten Kraftfahrzeugsteuern der Welt in Deutschland.** Autowelt, 9. Februar 1929, S. 18. Gegenüber den Vereinigten Staaten vierfach höhere Belastung. Daher in Amerika weite Verbreitung des Kraftwagens, während in Deutschland die Grenze des Tragbaren überschritten ist.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,— bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

Im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 15. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 1. August 1929

Digitized by Google

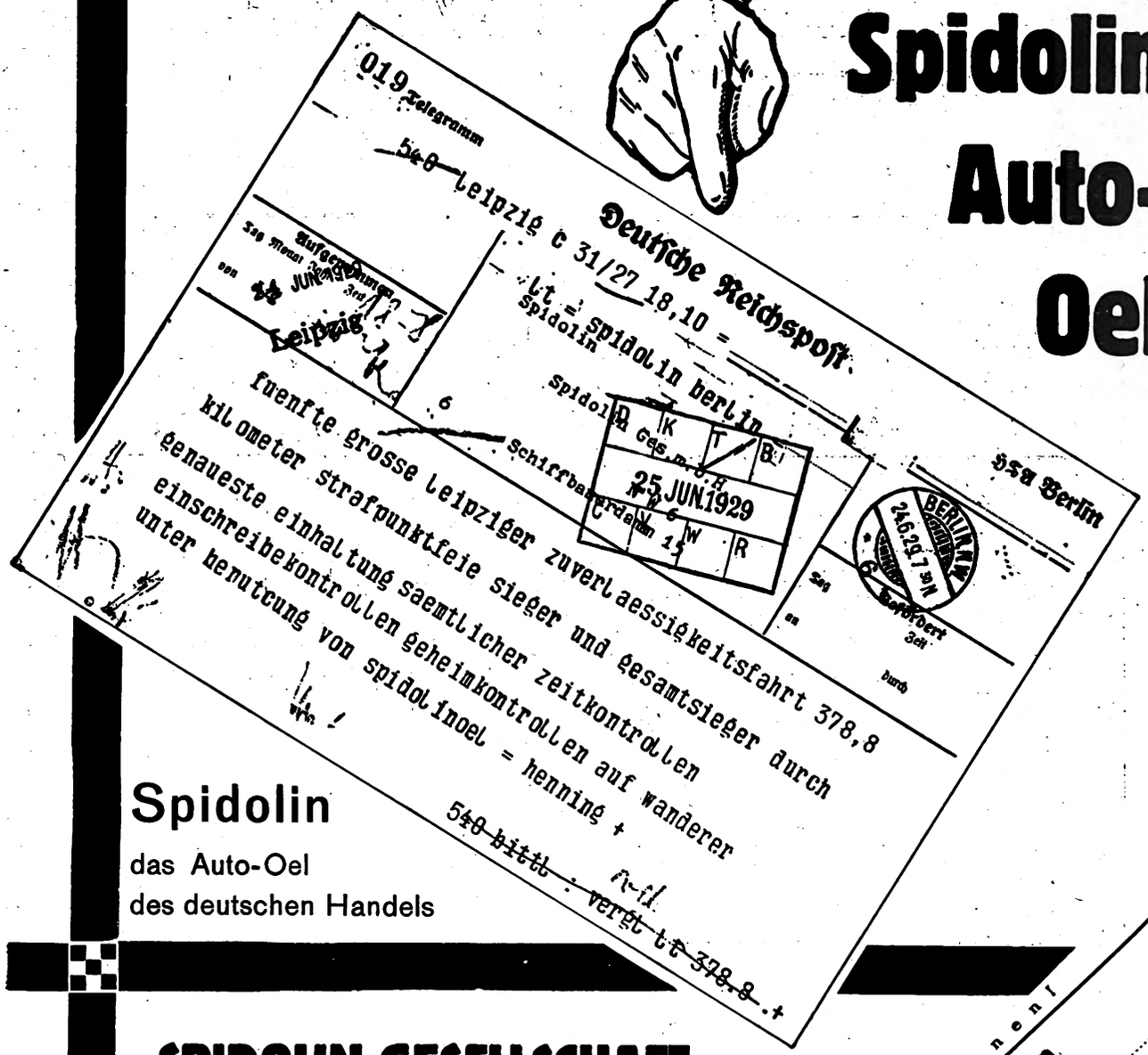
Rennsieg

über

Rennsieg

mit

Spidolin Auto-Oel



Spidolin

das Auto-Oel
des deutschen Handels

SPIDOLIN-GESELLSCHAFT

mit beschränkter Haftung

Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 15. Tel.: D 1 Norden 12767

Gutschein gleichzeitig mit Ihrer genauen Adresse einsenden, damit wir Ihnen einen Spidolin-Führer für den Automobilisten (Verlagspreis Mark 2.—) kostenlos zusenden können.

Hier abtrennen!

Gutschein

Name: .....

Wohnort: .....

Straße: .....

F7

Digitized by Google

Amtliche Mitteilungen des MMV.

Schriftleitung: Oberstleutnant a. D. Frhr. von Dincklage, Generalsekretär des MMV., Berlin.

Generalsekretariat: Berlin SW 11, Hafenplatz 5. Fernsprecher Lützow 1159. Postscheckkonto: Berlin Nr. 12407.

Mitgliedsbeiträge

Wir richten an diejenigen Mitglieder, denen wir im Laufe des Monats Juli eine Aufforderung für die noch nicht entrichtete Beitragszahlung für das Kalenderjahr 1929 gesandt haben, hierdurch nochmals die dringende Bitte, diesen nun

seit mehr als einem halben Jahr fälligen Mitgliedsbeitrag

umgehend an unser Generalsekretariat zu überweisen. Wir möchten die durch weitere Mahnungen und Nachnahmeerhebung entstehenden unnötigen Spesen vermeiden und brauchen wohl nicht darauf hinzuweisen, daß eine nunmehrige Regelung dieser Außenstände im Interesse einer geordneten Geschäftsführung liegt.

Generalsekretariat
des MMV., Berlin

Versicherung

Da bei vielen Versicherungsgesellschaften der Geltungsbereich nur auf das Deutsche Reich evtl. noch mit Einschluß der ehemals reichsdeutschen Gebiete und auf Oesterreich beschränkt ist, ist es außerordentlich wichtig, daß vor Antritt einer Auslandreise die Versicherungsbedingungen einer diesbezüglichen Durchsicht unterzogen werden und gegebenenfalls eine Nachversicherung für die übrigen Länder gegen eine geringe Zusatzprämie beantragt wird.

Unsere Versicherungsabteilung steht auch hierzu unseren Mitgliedern jederzeit zur Verfügung, und wir bitten, von dieser Einrichtung weitgehenden Gebrauch zu machen. Wir übernehmen die kostenlose Durchsicht und Prüfung aller uns eingesandten Versicherungspapiere und beraten unsere Mitglieder in ihrem Interesse fachmännisch und unparteiisch in allen Fragen der Automobilversicherung. Durch besonders günstige Abschlüsse sind wir auch in der Lage, Neuversicherungen vorteilhaft und zu niedrigen Prämien unterzubringen. Eine besondere Begünstigung der MMV.-Mitglieder bei einem Versicherungsabschluß durch uns liegt darin, daß für alle Schadenregulierungen das Gutachten unseres eigenen Sachverständigen (Ingenieur Hamann) ausschlaggebend ist. Versicherungsabteilung des MMV.

Preisermäßigung für den internationalen Fahrausweis

Die Vereinigung der Spitzenverbände des Kraftfahrwesens, in welcher auch der MMV. tätige Mitarbeit leistet, ist, wie wir seinerzeit an dieser Stelle berichtet haben, u. a. auch für eine Herabsetzung der Gebühr für den internationalen Fahrausweis eingetreten. Erfreulicherweise ist nunmehr vom Herrn Reichsverkehrsminister verfügt worden, daß für die Erteilung des internationalen Fahrausweises gegen Vorlage eines früher ausgestellten internationalen Fahrausweises, der sich auf denselben Eigentümer und dasselbe Fahrzeug bezieht und nicht vor mehr als zwei Jahren abgelaufen ist, die Gebühr von nur 5 RM. berechnet wird.

Stand der Arbeiten der Auto-Hilfe G. m. b. H. (AHA)

Die Autohilfe G. m. b. H. ist durch die staatliche Beihilfe, welche das Reichsverkehrsministerium nach Beschluß des Verkehrsausschusses des Reichstages überwiesen hat, nunmehr in den Stand gesetzt, ihr eigentliches Arbeitsprogramm in Angriff zu nehmen.

Bisher mußte sie sich darauf beschränken, das Hilfsstationennetz, welches sie durch Auswahl gut eingerichteter, über das ganze Reich verteilter, Reparaturwerkstätten eingerichtet hat, zu kontrollieren und zu ergänzen sowie die in gemeinsamer Arbeit mit dem Reichspostministerium ausgearbeiteten Streckenkarten in möglichst schneller Folge herauszugeben. Es sind nunmehr 38 Streckenkarten erschienen über eine Gesamtlänge von 5780 km, über die wir ein Verzeichnis im nächsten Heft der Automobil-Rundschau bekanntgeben werden.

Nunmehr ist die als Ziel der Organisation gedachte Einrichtung eines Streckentelephondienstes auf den befahrensten Landstraßen praktisch begonnen worden. Die ersten Strecken

Berlin—Leipzig—Halle,
Berlin—Magdeburg,
Berlin—Swinemünde

werden in der Weise ausgebaut, daß überall da, wo zwischen weit entfernt liegenden Orten keine Telephonmöglichkeit direkt an der Landstraße vorhanden ist, eine solche geschaffen wird. Es werden besondere Masten aufgestellt, an denen ein rundes Gehäuse mit einem Induktor-Telephonapparat angebracht wird. Das Gehäuse ist verschlossen, der Schlüssel wird gegen eine jährliche noch festzusetzende Gebühr an jeden Kraftfahrer abgegeben. Es wird beabsichtigt, diese Gebühr für Gründungs- und Gesellschaftsmitglieder der AHA (MMV. und dessen Mitglieder) herabzusetzen.

Digitized by Google

Diese Sprechstellen sind mit besonderer Leitung direkt an die nächste Autohilfsstation angeschlossen, um jeden Zeitverlust, der durch Vermittlung des Postamtes entstehen könnte, auszuschalten, und weil viele Landpostämter keinen Nachtdienst haben. Dem Kraftfahrer ist also damit die Möglichkeit zur schnellsten Hilfeleistung gegeben. Die am Telephondienst beteiligten Hilfsstationen sind ausgesuchte, gute Werkstätten, die einen Nachtbereitschaftsdienst unterhalten, Abschleppwagen besitzen und jede Reparatur gut und fachmännisch ausführen können. — Selbstverständlich sind die angeschlossenen Stationen verpflichtet, wenn der Anrufende ärztliche Hilfe erbittet, auch einen Arzt sofort mitzubringen.

Es ist auch daran gedacht, daß bei einem Unfall einem Verwundeten das Sprechen schwer fällt; in diesem Falle kann er durch einfaches Drehen an der Kurbel in dem Gehäuse einen Alarmruf bei der Station auslösen, der dieser zeigt, daß ein ernstlicher Unfall passiert ist.

Automobilreisen ins Ausland

Polen. Eine vor kurzem in Polen in Kraft getretene Verordnung regelt den Grenzverkehr für Kraftfahrzeuge. Die wichtigsten Punkte dieser Verordnung sind:

1. Die Gültigkeitsdauer der Triptyques wird von drei Monaten auf ein Jahr verlängert (vom Ausstellungstage an gerechnet).
2. Desgleichen die der Grenzpassierscheinhefte.
3. Bei den Vermerken der Zollämter über das Datum des Eintritts oder Austritts nach bzw. von Polen müssen die Tage mit arabischen, die Monate mit römischen Ziffern angegeben werden.
4. Bei Verlust des Grenzpassierscheinheftes oder des Triptyque ist der ehemalige Besitzer desselben verpflichtet, dem Zollamt, über das er das Fahrzeug eingeführt hat, und das Datum der Einfuhr zu melden. Das betreffende Zollamt nimmt hierüber ein Protokoll auf, von dem der Inhaber des Kraftfahrzeuges ein Exemplar ausgehändigt erhält.

Nach Ablauf der Gültigkeit des in Verlust geratenen Triptyque muß der ehemalige Besitzer desselben von einem polnischen Konsulat eine Bescheinigung darüber beibringen, daß sich das betreffende Kraftfahrzeug außerhalb Polens befindet, und diese Bescheinigung zusammen mit dem Protokoll an uns einsenden.

5. Endlich erfährt der § 25 der Verordnung vom 24. 6. 26 (Dz. Ust. Nr. 69, Pos. 404) eine dahingehende Milderung, daß eine Ueberschreitung des Gültigkeitstermins von Triptyques und Grenzpassierscheinheften bis zu fünf Tagen als zulässig erklärt wird.

Spanien. Das spanische Amtsblatt „Gaceta de Madrid" vom 15. Mai, veröffentlicht eine königliche Verordnung, die eine Vereinfachung für den Durchgangsverkehr auch für solche ausländischen Kraftwagen bringt, die noch im Besitz des Handels sind. Solche Kraftwagen, die über Irun und Behobia im Durchgangsverkehr nach Spanien einfahren, erhalten in Zukunft die gleiche Steuerkarte wie die Touristenwagen gemäß der königlichen Verordnung vom 19. Juni 1928. Bleibt der Wagen länger als 48 Stunden auf spanischem Gebiet, so sind bei Wiederüberschreitung der Grenze zwei Peseten für jeden weiteren Tag zu entrichten.

Geeignetes Löschgerät für Kraftwagenräume

Vom Preußischen Ministerium für Volkswohlfahrt ist vor kurzem zu der Frage, welches Löschgerät für Kraftwagenräume als geeignet anzusehen ist, Stellung genommen worden. In dem Erlaß heißt es u. a.:

Es sind Zweifel darüber entstanden, welches Löschgerät im Sinne des § 29 der Verordnung über den Bau von Anlagen zur Unterbringung von Kraftfahrzeugen als „geeignetes Löschgerät", das für jeden Kraftwagenraum bereitzuhalten ist, zu bezeichnen ist. Im Sinne dieser Vorschrift können Schaumlöscher, Trockenlöscher, Tetrachlorkohlenstofflöscher als geeignet angesehen werden, vorausgesetzt, daß das betreffende Fabrikat von dem Preußischen Feuerwehr-Beirat, Berlin, Lindenstr. 40/41, als geeignet zum Löschen von Mineralölbränden ausdrücklich anerkannt ist.

Die Größe, Wurfweite und Zahl der Löschgeräte muß hierbei folgenden Anforderungen entsprechen:

Die Löscher müssen etwa 60—70 Liter Schaum erzeugen oder etwa 4 kg Löschpulver oder mindestens 2 Liter Tetrachlorkohlenstoff enthalten. Die wirksame Wurfweite (nicht die tatsächliche) muß mindestens 3 Meter betragen.

Die vorstehend angegebene Löschmittelmenge, die man als Löscheinheit für Kraftwagenräume bezeichnen kann, genügt für Kraftwagenräume bis zu 6 Kraftwagen. Für größere Kraftwagenhallen sind Löschgeräte in entsprechend größerer Zahl, möglichst an den Eingängen und im Raum verteilt, bereit zu halten. Bei Hallengaragen, bei denen mehr als 100 Wagen in einem Raum stehen, kann je nach den örtlichen Verhältnissen die Zahl der Wagen im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden noch weiter herabgesetzt werden.

Das Löschgerät muß sofort greifbar und betriebsfertig an oder in dem betreffenden Raum angebracht sein.

Der Preußische Feuerwehr-Beirat hat eine Prüfungsstelle für Handfeuerlöscher eingerichtet und veröffentlicht von Zeit zu Zeit das Ergebnis dieser Prüfungen. (Diese Veröffentlichungen können zum Preise von 3 RM. vom Preußischen Feuerwehr-Beirat bezogen werden.) Im übrigen ist es Sache des Lieferanten, nachzuweisen, daß das gelieferte Gerät als geeignet anerkannt ist. *1629*

Mitglieder des M. M. V. erhalten
kostenlos
technische, juristische und Versicherungs-Beratung
durch die unparteiischen Sachverständigen des M. M. V.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Heft 15 | Berlin, 1. August 1929 | 31. Jahrgang

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

AUTOMOBIL-WELT · FLUGWELT · MOTORRADWELT 28 DEUTSCHE VERLAGSWERKE

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

STATISTIK

Der Bestand an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich*)

Am 1. Juli 1928 wurden im Deutschen Reich (ohne Saargebiet) insgesamt 933 312 zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge gezählt, und zwar 473 145 Kraftwagen, 438 288 Krafträder und 21 879 sonstige Kraftfahrzeuge. Im Jahre 1925, dem ersten wieder etwas normalen Wirtschaftsjahr der Nachkriegszeit, bezifferte sich der Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen auf 425 790 Stück. Bis zum Jahre 1928 steigerte sich der Bestand insgesamt um 119 Prozent. Am bedeutendsten war der Zuwachs in den nichtpreußischen Gebieten. So betrug z. B. die Steigerung bei den Personenkraftwagen in Preußen 81 Prozent, in Bayern 125 Prozent, in Baden 122 Prozent, in Württemberg 140 Prozent, in Sachsen 110 Prozent, in Thüringen 136 Prozent. Aehnlich war das Verhältnis auch bei Lastwagen (Bild 1).

Während die Bestandssteigerung bei den Personenwagen 100 Prozent und bei den Lastwagen 50 Prozent betrug, bezifferte sie sich bei den Krafträdern auf 170 Prozent. Die größere

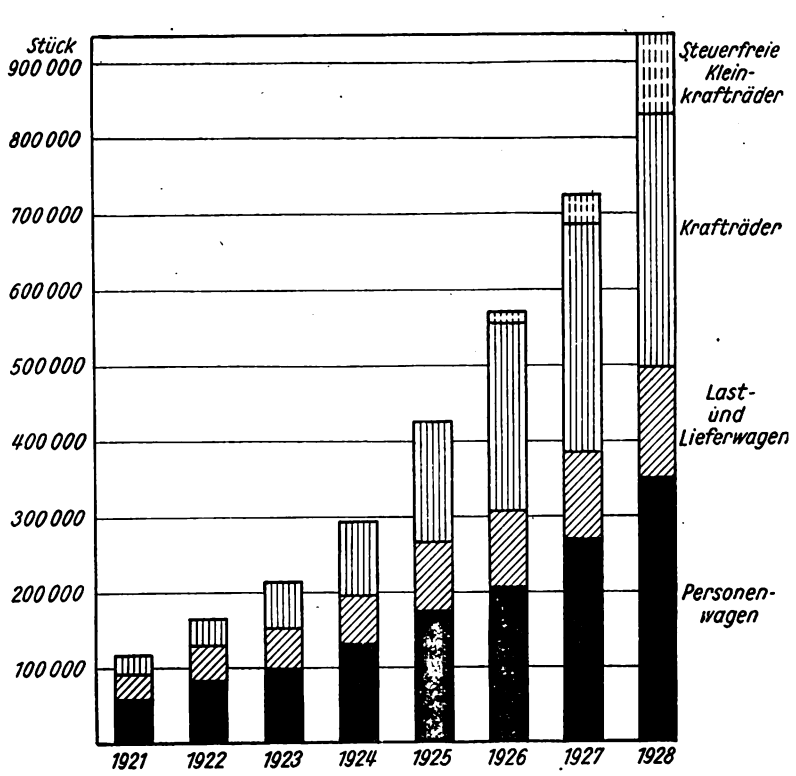


Bild 1. Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen in Deutschland 1921—1928

*) Aus dem „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie" 1929, 5. Jahrgang, Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau. Preis 10,— RM. und 0,50 RM. Porto.

Digitized by Google

Vermehrung der Krafträder erklärt sich zum großen Teil aus der Steuer, die bis zum Jahre 1926 für Krafträder verhältnismäßig wesentlich geringer war als für Kraftwagen. Die Steuer betrug im Durchschnitt für die Krafträder 13,30 M. gegen 100 M. für die niedrigste Steuerklasse der Personenwagen. Von 1926 ab erhöhte sich der durchschnittliche Steuersatz für die Krafträder auf 50 M. Als Folge dieser Steuererhöhung zeigt sich seit 1926 ein nur sehr geringer Zuwachs der steuerpflichtigen und eine außerordentliche Steigerung in der Zunahme der steuerfreien Krafträder, die freilich zum Teil auch auf die Erhöhung der steuerfreien Zulassungsgrenze zurückzuführen ist.

Die Auswirkung der Steuergesetze auf die Einzeltypen läßt sich nur unvollkommen übersehen. Bei den Personenwagen und den Krafträdern ist ein Vergleich mit den Vorjahren nur zum Teil möglich, da die Erhebung 1928 nicht mehr wie bis dahin nach PS, sondern nach Hubraum klassifizierte.

Unter den Personenwagen haben die Wagen bis 2500 ccm Hubraum (ca. 10 PS) seit 1925 um 107 Prozent zugenommen, die schweren Wagen dagegen nur um 74 Prozent. Das entsprechende Verhältnis betrug in Preußen 93 bzw. 57 Prozent. Nur in einzelnen preußischen Provinzen und außerpreußischen Ländern war die Bestandszunahme bei den schweren Wagen größer als bei den Wagen bis 10 PS, so z. B. in Berlin, Brandenburg, Provinz und Land Sachsen. Gegenüber dem Jahre 1927 haben sich die Verhältnisse im Reichsdurchschnitt umgekehrt entwickelt. Der Zuwachs auf 1928 betrug bei den Personenwagen bis 2500 ccm ca. 27 Prozent und bei den schwereren Wagen ca. 45 Prozent.

Abgesehen von der ungewöhnlich großen Steigerung der ganz schweren Wagen im Eigengewicht von über 5,5 t ist die Bestandszunahme verhältnismäßig am stärksten in der niedrigsten Steuerklasse, vor allem bei den Lastwagen von 1—2 t Eigengewicht. Die Wagen zwischen 3—4 t Gewicht haben weiter abgenommen (Bild 2).

Der Bestand an Kraftfahrzeugen ist innerhalb der deutschen Länder und Provinzen sehr verschiedenartig. Der größte Teil der deutschen Kraftfahrzeuge (55 Prozent) entfällt naturgemäß auf Preußen. Der Anteil Preußens am Gesamtbestand entspricht jedoch nicht ganz seinem Anteil an der deutschen Gesamtbevölkerung. Daher kamen in Preußen erheblich mehr Einwohner auf ein Kraftfahrzeug als im Reichsdurchschnitt, nämlich 75 gegen 68 im Reich. In Preußen konzentriert sich der Hauptteil der Kraftfahrzeuge in Brandenburg mit Berlin, Niederschlesien,

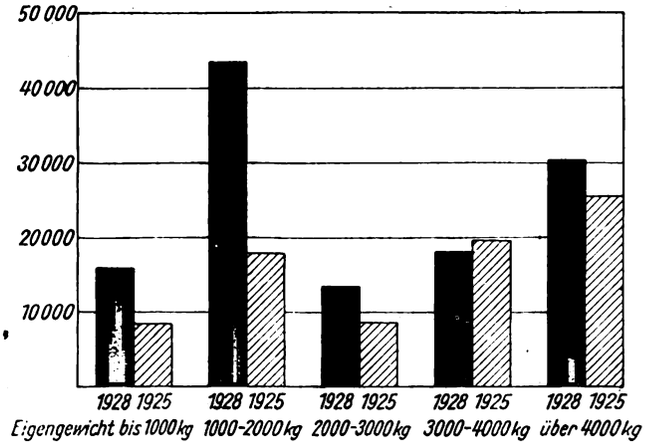


Bild 2. Bestand an Lastkraftwagen nach Eigengewicht (1. Juli 1928)

Sachsen, Hannover und Rheinland-Westfalen. Die Provinz Brandenburg mit Berlin umfaßte 23 Prozent des preußischen Gesamtbestandes. Auf ein Kraftfahrzeug kamen in Brandenburg 62, in Berlin 54 Einwohner. Auch in den Provinzen Niederschlesien, Sachsen, Hannover und Hessen-Nassau war die Zahl der auf ein Kraftfahrzeug entfallenden Einwohner geringer als im preußischen Gesamtdurchschnitt. Im Rheinland und besonders in Westfalen war sie dagegen höher. Läßt man die Krafträder, die vor allem in Mitteldeutschland beheimatet sind, außer Betracht, so ergibt sich auch für die Rheinprovinz ein wesentlich günstigeres Bild als in Gesamtpreußen.

In Süddeutschland waren im Jahre 1928 rund 23 Prozent aller deutschen Kraftfahrzeuge beheimatet. Sein Anteil an den deutschen Personen- und Lastwagen betrug 23 Prozent, an den Krafträdern 25 Prozent. Süddeutschland hat verhältnismäßig einen dichteren Kraftfahrzeugbestand als Norddeutschland. Auf ein Kraftfahrzeug kamen in Hessen 73, in Bayern 65, in Baden 61 und in Württemberg 58 Personen.

Verhältnismäßig am dichtesten ist der Kraftverkehr im Freistaat Sachsen, wo jeder 48. Einwohner

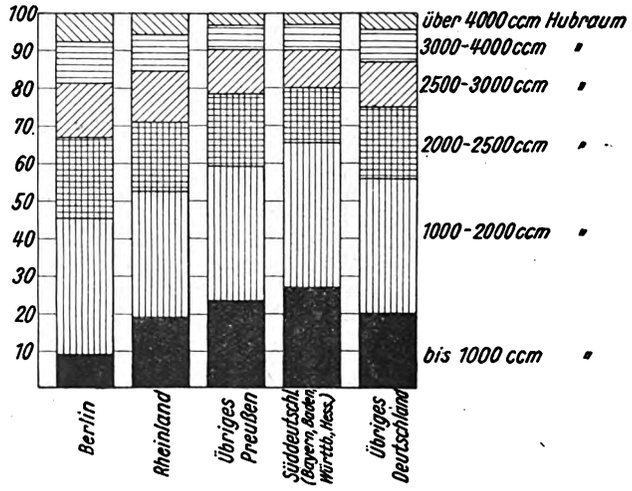


Bild 3. Der Anteil der Größenklassen der Personenkraftwagen in Deutschland im Jahre 1928

ein Kraftfahrzeug hat. Abgesehen von den Städtebezirken wie Berlin und den Hansastädten hat Sachsen verhältnismäßig die meisten Personenkraftwagen, nämlich je einen auf 134 Einwohner, gegen 180 im Reichsdurchschnitt, 181 in der Rheinprovinz und 190 in Preußen.

Am weitesten zurückgeblieben ist der Kraftverkehr in Ostpreußen, der Grenzmark, in Oberschlesien und auffallenderweise in Westfalen. In dem westfälischen Hauptwirtschaftsbezirk, dem Regierungsbezirk Arnsberg, war die Kraftfahrzeugdichte noch geringer als im Gesamtdurchschnitt der Provinz. Auf einen Personenwagen kamen im Bezirk Arnsberg 294, in der Gesamtprovinz 264 Einwohner. Dagegen lagen die Verhältnisse bei den Lastwagen umgekehrt (580 : 644). Immerhin war die Ziffer des Arnsberger Bezirkes wesentlich höher als die des benachbarten Regierungsbezirks Düsseldorf (340).

Auch die Verteilung der einzelnen Größenklassen der Kraftfahrzeuge ist in den deutschen Ländern und Provinzen sehr verschiedenartig. Bei den Personenwagen überwiegen im allgemeinen die niedrigst besteuerten Klassen bis 2000 ccm Hubraum. Lediglich im Berliner Bezirk haben die Wagen der höheren Steuerklassen den Vorrang. Der Anteil der einzelnen Größenklassen in den wichtigeren Gebieten Deutschlands ergibt sich aus der Uebersicht von Bild 3.

Digitized by Google

Der Anteil der Kleinkraftwagen bis 1000 ccm Hubraum (ca. 4 Steuer-PS) war somit am niedrigsten in Berlin und im Rheinland. Im übrigen Preußen betrug er nicht ganz, in Süddeutschland mehr als ein Viertel des Gesamtbestandes. Auch in dem Gebiet der Hansastädte war er niedriger als im übrigen Deutschland. Die Größenklasse von 1000 bis 2000 ccm Hubraum (ca. 8 Steuer-PS) hatte durchweg die größte Verbreitung, am meisten ebenfalls in Süddeutschland. Die schweren und ganz schweren Wagen waren verhältnismäßig am meisten in Berlin, im Rheinland und im Freistaat Sachsen vertreten. Der Anteil der Größenklasse über 3000 ccm Hubraum (ca. 12 PS) betrug in Berlin 18, im Rheinland 16, in Sachsen 15 und im übrigen Deutschland 10 Prozent.

Bei den Lastkraftwagen überwogen im allgemeinen die Wagen bis 2000 kg Eigengewicht. In Süddeutschland, in Sachsen und in Westfalen hatten dagegen die schweren Wagen das Uebergewicht. Die weiteste Verbreitung hatte der Lastwagen im Eigengewicht von 1—2 t. Der Kleinlastwagen bis 1 t Gewicht wird in allen Gebieten am wenigsten benutzt.

Von den Krafträdern hat das steuerfreie Kleinkraftrad in Gebieten des Flachlandes und vor allem in Berlin besonders große Verbreitung. Das ganz schwere Kraftrad über 500 ccm Hubraum wird am meisten in Berlin, Rheinland, Hessen-Nassau und in den mitteldeutschen Ländern benutzt.

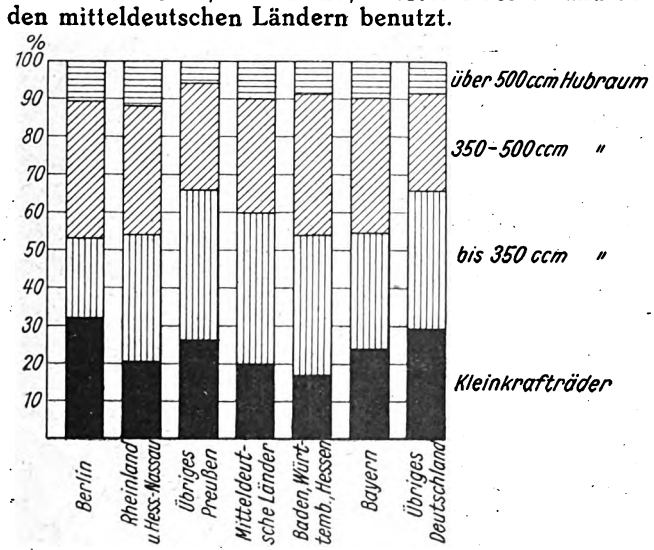


Bild 4. Der Anteil der Kleinkrafträder und der steuerpflichtigen Großkrafträder am Gesamtbestand der Krafträder im Jahre 1928

Verhältnismäßig am stärksten ist der Kraftfahrzeugverkehr und damit auch der Kraftfahrzeugbestand in den Großstädten. In den Großstädten hatte im Jahre 1928 jeder 54. Einwohner ein Kraftfahrzeug, gegen 68 im Reichsdurchschnitt. An der Spitze aller Großstädte standen Stuttgart und München, wo auf jeden 34. bzw. 35. Einwohner ein Kraftfahrzeug entfiel. Für die beiden größten deutschen Städte, Berlin und Hamburg, ergab sich die gleiche Ziffer wie im Gesamtdurchschnitt der Großstädte. Eine wesentlich höhere Ziffer weisen unter den größeren Städten Essen, Dortmund, Duisburg, Gelsenkirchen auf.

Die verhältnismäßig meisten Personenwagen gab es in Stuttgart (71 Einwohner je Wagen), Chemnitz (92), Frankfurt a. M. (93), Köln (94), München (96). Auch hier waren Berlin und Hamburg mit 120 bzw. 117 Einwohnern je Wagen nahe am Gesamtdurchschnitt aller Großstädte (123).

Zum erstenmal wurden 1928 auch die in den Großstädten vorhandenen Omnibusse ermittelt. Berlin, Hamburg, Köln und Dresden hatten zusammen 56 Prozent aller in den Großstädten vorhandenen Omnibusse. Im Verhältnis zur Einwohnerzahl besaß Dresden die meisten Omnibusse. Dort kam ein Omnibus auf 1078 Einwohner, gegen 5816 in Berlin und 6257 in Hamburg.

Der Anteil der Großstädte am deutschen Gesamtbestand an Kraftfahrzeugen betrug bei den Personenwagen 43 Prozent, bei den Omnibussen 34 Prozent, bei den Lastwagen 49 Prozent. Die Krafträder verteilen sich in weit geringerem Umfang auf die Großstädte, und zwar die Kleinkrafträder zu 29 Prozent, die übrigen zu 26 Prozent. Von dem Gesamtbestand der Großstädte an Kraftfahrzeugen entfiel jeweils reichlich die Hälfte auf die Städte mit mehr als einer halben Million Einwohner.

Die in Deutschland vorhandenen Kraftfahrzeuge sind leider zum großen Teil nicht deutsche Erzeugnisse. Der deutsche Bestand an Kraftfahrzeugen erfuhr in den letzten Jahren eine schnell zunehmende Ueberfremdung durch ausländische Marken. Diese Tatsache bedeutet begreiflicherweise zugleich eine schwere Gefahr für die heimische Kraftfahrzeugindustrie.

Neben der Einfuhr haben die von der ausländischen Konkurrenz in Deutschland errichteten Montagebetriebe den Vertrieb fremder Marken sehr gefördert. Jeder fünfte in Deutschland zum Verkehr zugelassene Kraftwagen war im Jahre 1928 ausländisches Erzeugnis. Inzwischen dürfte der Anteil der Auslandmarken noch gestiegen sein. Etwas geringer war er bei den Krafträdern (11 Prozent). Die ausländischen Kraftfahrzeuge haben besonders in Preußen weite Verbreitung gefunden. Der Anteil der Auslandmarken betrug bei den

	Personenwagen Proz.	Lastwagen Proz.	Krafträdern Proz.	Zugmaschinen Proz.
in Preußen . . .	20,9	22,7	13,6	27,0
im übrig. Deutschl.	18,3	12,6	8,1	17,7

Rund 36 Prozent aller in Deutschland beheimateten ausländischen Personenkraftwagen befanden sich in Berlin und der Rheinprovinz. Jeder dritte Personenwagen war hier ausländischer Herkunft. Von den Berliner Krafträdern waren 40,5 Prozent, von den Zugmaschinen sogar 58,4 Prozent Auslandmarken. Die ungewöhnlich große Verbreitung der ausländischen Wagen in Berlin erklärt sich zum Teil daraus, daß hier die meisten Vertreter ausländischer Automobilfabriken ihre Niederlassung haben, und daß Berlin verhältnismäßig die meisten Ausländer beherbergt. Die hohe rheinische Ziffer ist zum großen Teil eine Folge der langjährigen fremden Besatzung. Auf nichtpreußischem Gebiet hatten die ausländischen Personen-

Digitized by Google

wagen die weiteste Verbreitung in Hamburg, den übrigen Hansestädten und Bayern.

Die amtlichen Bestandserhebungen geben auch teilweise Aufschluß über die Verwendung der Kraftfahrzeuge. Leider läßt sich jedoch nur erkennen, wieviel Fahrzeuge im öffentlichen Verkehr und im Dienst der Behörden standen und wie viele insgesamt dem privaten Berufsverkehr dienten. In welchem Umfang sich die einzelnen Gewerbe- und Berufszweige den Kraftwagen dienstbar gemacht haben, ist leider nicht feststellbar. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn die amtlichen Ermittelungen in dieser Richtung weiter ausgebaut werden könnten. Der Anteil der Privatwagen am Gesamtbestand hat sich mit der Zeit wesentlich erhöht. Er betrug 1928 rund 90 Prozent gegen 88 Prozent im Jahre 1923 und 85 Prozent im Jahre 1914. In der gleichen Zeit ist der Anteil der im öffentlichen Verkehr stehenden Droschken und Omnibusse von 14 Prozent auf 9 Prozent zurückgegangen. Auch der Bestand der behördlichen Personenkraftwagen ist verhältnismäßig zurückgeblieben. In Preußen ist die Zahl der im öffentlichen Verkehr und für Behörden tätigen Personenwagen verhältnismäßig größer, die Zahl der Privatwagen entsprechend geringer als in den übrigen größeren deutschen Ländern. So betrug z. B. der Anteil der privaten Personenwagen in Sachsen 92 Prozent, in Baden 93 Prozent, in Thüringen 94 Prozent, gegen 88 Prozent in Preußen. Läßt man Berlin außer Betracht, so beträgt der entsprechende Anteil im übrigen Preußen ebenfalls 93 Prozent. In Berlin entfielen auf die im öffentlichen Verkehr stehenden Droschken und Omnibusse 27 Prozent des Gesamtbestandes, auf die Privatwagen 72 Prozent.

Von den Lastkraftwagen über 2000 kg Eigengewicht standen im Reichsdurchschnitt rund 11 Prozent im behördlichen Dienstverkehr. Das Transportgewerbe verfügte über weitere 16 Prozent, Handel und Gewerbe über 69 Prozent des Gesamtbestandes. Während der Anteil des Transportgewerbes in den letzten Jahren wesentlich gestiegen ist, ging derjenige des Handels und Gewerbes sowie der land- und forstwirtschaftliche Betrieb zurück.

Auch die Verwendung der Lastkraftwagen durch die verschiedenen Benutzergruppen ist in den einzelnen Bezirken Deutschlands wesentlich verschieden. So betrug z. B. in Berlin der Anteil der von den Behörden verwendeten Lastkraftwagen 19 Prozent, gegen 9 Prozent im übrigen Preußen. Der Anteil des Transportgewerbes an dem jeweiligen Gesamtbestand der Lastkraftwagen über 2 t war am höchsten in den Regierungsbezirken Potsdam (26 Prozent), Breslau (58 Prozent), Hannover (28 Prozent), Wiesbaden (30 Prozent), Köln (24 Prozent) und Königsberg (25 Prozent); im übrigen preußischen Gebiet betrug er 11 Prozent.

Die land- und forstwirtschaftlich benutzten Lastwagen hatten die weiteste Verbreitung naturgemäß in den vorwiegend landwirtschaftlichen Bezirken Ost- und Mitteldeutschlands. Ihr Anteil am Gesamtbestand des jeweiligen Gebiets betrug z. B. in Brandenburg 11 Prozent, in Pommern 18 Prozent, in Niederschlesien 6 Prozent, in der Provinz Sachsen 8 Prozent (davon im Kreise Merseburg 11 Prozent), gegen 1 Prozent im sonstigen Preußen. Der entsprechende Anteil bezifferte sich im Durchschnitt der übrigen deutschen Länder (außer Mecklenburg-Schwerin) auf 3 Prozent.

Ein großer Teil der im öffentlichen Verkehr und im behördlichen Dienst stehenden Kraftwagen befindet sich in Händen der Reichspost. Von den Kraftomnibussen im öffentlichen Verkehr besaß sie 1928 rund 42 Prozent, von den behördlichen Lastkraftwagen über 2 t Eigengewicht 36 Prozent. Der Bestand der Reichspost an leichten Lastwagen bis 1 t Gewicht hat sich gegen 1927 etwas verringert. Absolut und verhältnismäßig am stärksten zugenommen (um 214 Prozent) hat der Bestand der Leistungen von 1—2 t Gewicht. Auch die ganz schweren Wagen sind beträchtlich vermehrt worden.

Der Ueberlandverkehr der Reichspost hat sich in den letzten Jahren stark entwickelt, weniger nach der Seite des Ausbaues als der Ausnutzung dieses Verkehrsmittels. Seit 1925 hat sich die Zahl der im Ueberlandverkehr der Reichspost laufenden Omnibusse um 40 Prozent, die Gesamtlänge der Linien um 42 Prozent, die Zahl der beförderten Personen dagegen um etwa 130 Prozent erhöht. Die Anzahl der von einem Omnibus beförderten Personen betrug im Jahre 1913 rund 13 000, im Jahre 1925 11 500, im Jahre 1927 18 500 und 1928 rund 20 000.

Neben der Reichspost spielt im Ueberlandverkehr der „Kraftverkehr Deutschland" die Hauptrolle. Der Zahl der Omnibusse und Verkehrslinien nach blieb er hinter der Reichspost zurück, dagegen übertraf er sie nach der Zahl der beförderten Personen. Die Beförderung je Omnibus betrug hier im Jahre 1927 50 678 Personen, also fast das Dreifache wie bei der Reichspost, obwohl nur etwa halb soviel Kilometer gefahren wurden. Im Jahre 1928 betrug die Zahl der im Ueberlandverkehr der Reichspost und des „Kraftverkehr Deutschland" beförderten Personen mindestens 120 Millionen gegen 55 Millionen im Jahre 1925.

Das nächstgrößte Omnibusunternehmen, die Berliner Omnibus-AG., verfügte zwar über einen geringeren Omnibusbestand als die beiden vorgenannten Unternehmen, beförderte jedoch mehr Personen als jene beiden zusammen. Die Zahl der Omnibusse bezifferte sich Ende 1928 auf 620 gegen 561 Ende 1927. Die Zahl der beförderten Personen betrug im Jahre 1928 rund 220,3 Millionen gegen 156,7 Millionen im Jahre 1927 und 76 Millionen im Jahre 1925. Dies entspricht einer Steigerung seit 1925 um etwa 200 Prozent, während sich die Ziffer der auf den übrigen Berliner Verkehrsmitteln beförderten Personen in der gleichen Zeit nur um etwa 15 Prozent erhöht hat. Die Beförderung je Omnibus betrug hier im letzten Jahre 355 000 Personen gegen 282 000 im Jahre 1927. Auf die Berliner Omnibus-AG. entfiel im Jahre 1925 3,6 Prozent, im Jahre 1928 etwa 12 Prozent des gesamten Berliner Personenverkehrs. *(Schluß folgt)*

Der Kraftwagen im Dienste der Eisenbahn

Der Eisenbahnkraftwagenverkehr hat in den ersten fünf Monaten des Jahres 1929 weiter zugenommen. Gegenüber 89 Strecken mit einer Gesamtlänge von 2242 Kilometer am 1. Januar wurden am 1. Mai 1929 95 Strecken mit einer Gesamtlänge von 2560 Kilometer betrieben. Von den neu eingerichteten Strecken dienen 5 der Personen- und eine der Güterbeförderung. Ferner wurden in Zusammenarbeit zwischen Reichsbahn und Reichspost die Kraftpostlinien Kiel—Hamburg und Erfurt—Koburg (Eillinien) eingerichtet. *1610*

Aussichts-Omnibus

Im Harz werden jetzt neue Omnibusse in Dienst gestellt, u. a. von der Kraftverkehrsgesellschaft Braunschweig, die sich für den Ausflugverkehr besonders eignen. Es bestehen nämlich nicht nur die Seitenwände der Karosserie im wesentlichen aus Glas, sondern auch das Dach, das ebenso wie die Fenster gegen die Sonne geschützt werden kann, wenn diese allzu aufdringlich scheinen sollte. Die Neuerung wird als sehr zweckmäßig bezeichnet, da, besonders beim Fahren durch Täler, die Aussicht auf die Gebirgslandschaft erweitert wird. *1615*

Digitized by Google

Ankunft am Persischen Golf —

Ende der Fahrt

Von W. KORT

Die Suche nach einem Reiseauto begann von neuem. Ich hatte diesmal den gerissenen Levantiner zur Seite und die Verbindung mit Herrn Renner. So gelang es, einen Sitz für 6 Toman zu erhalten bis Buschir, der Hafenstadt am Persischen Golf. Die eintägige Fahrt dorthin sollte über die schwierigste Paßstraße der Welt führen, wie man mir sagte. Na, ich kann mir auch nicht gut denken, daß es noch schwierigere geben kann. — Die Straßen in Schiraz waren gegen Abend stets recht belebt. Es begannen einzelne Umzüge, die Vorbereitungen für das den schiitischen Moslems so wichtige Husseinfest.

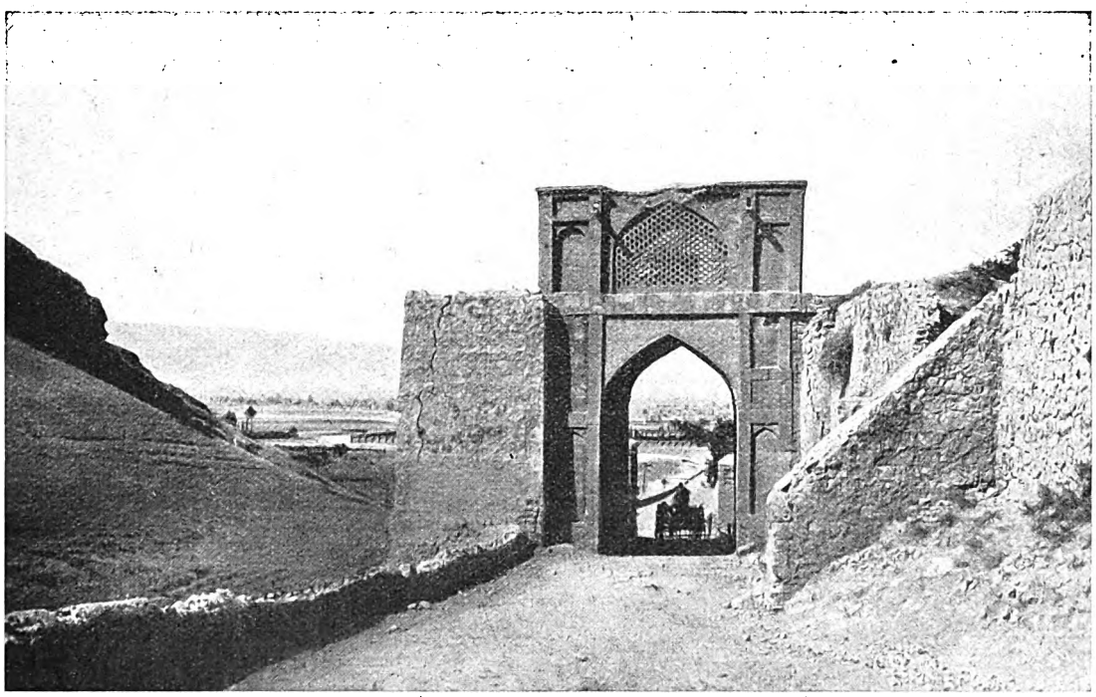
In den Ruinen von Persepolis

Die Räder der Autos wirbelten in der Steppe einen prachtvollen Staub auf. Da tauchten plötzlich vor uns die Reste der Residenz der Achämeniden — Persepolis — auf. Ich war ein wenig überrascht, ja, enttäuscht, als das Auto in der Nähe der großen Mauer hielt, die deutlich den Beginn des Königshofes erkennen ließ. Wie? Dies sollte wirklich Persepolis sein? Ich mußte mich ein wenig sammeln, bis mir, als ich auf die Ruinen zuschritt, die Erkenntnis kam, daß ja ringsherum um den Königshof die eigentliche und sicher bedeutende Stadt wohl damals schon wie heute auch zum größten Teile aus Erdmauern bestanden hatte. Man konnte wirklich nicht erwarten, daß da noch Reste seit etwa 500 Jahren vor Christi Geburt vorhanden sein sollten. Zudem hatten ja später die Sassaniden aus den Trümmern dieser Stadt ihre neue Residenz um die Felsenkegel von Istakher aufgebaut. — Je näher ich nun aber den Ruinen kam, um so gewaltiger wurde der Eindruck. — Man erkennt an den Resten unschwer, daß der Königshof ein Komplex von zusammenhängenden Palästen gewesen sein muß. Wenn man dann per pedes apostolorum durch die Trümmer schreitet, kommt man dahinter, daß es nach den ungeheuren Massen sicherlich ein Prachtbau war, der in seiner ursprünglichen Art viele heutigen Paläste in den Schatten stellen würde. Es fällt einem sofort auf, daß zwischen den einzelnen steinernen, wundervoll ausgearbeiteten Bauresten große Lücken bestehen, die kaum nennenswerte Schutthaufen enthalten. Die Forschung hat ergeben, daß hier eine Bauweise von Holz und Stein und wahrscheinlich auch die bekannten Erdsteinmauern angewendet wurde.

Eine nächtliche Schreckensfahrt im Auto durchs persische Hochgebirge

Bei meinen letzten Reisen in Persien hatte ich die merkwürdige Entdeckung gemacht, daß man hier bis zu einem gewissen Grade pünktlich sein konnte. Infolge dieser Erfahrung fand ich mich diesmal in Schiraz zur Abfahrt nach Buschir rechtzeitig in der Garage ein — und fiel prachtvoll rein. Nach mehreren Stunden vergeblichen Wartens wurde mir schließlich der Bescheid, daß die Fahrt erst am nächsten Morgen losginge. So war es also kurz vor Sonnenuntergang, als ich mich zu meinem bisherigen Quartier zurückbegab. Ich war noch gar nicht lange fort von der Garage, als ein Bengel hinter mir hergerannt kam und mir atemlos mitteilte, daß ich umkehren solle, das Auto fahre sogleich: Richtig! — Diesmal stimmte es, wenige Minuten später fuhr der Lastwagen mit geringer Ladung und zwei Fahrgästen ab. Dieser unvermutete Aufbruch machte mir einen Strich durch die Rechnung, denn nun konnte ich wegen der einbrechenden Dunkelheit keine Aufnahmen von dem zu überwindenden ersten waldreichen Gebirgszug (über 3000 Meter hoch), südlich von Schiraz gelegen, machen.

Der Kraftwagenführer war ein Syrier (Araber) aus Beirut. Er sprach vorzüglich



Ein mächtiges Tor spannte sich über den Weg zum Tal von Schiraz

*) Schluß aus Heft 13, Seite 262.

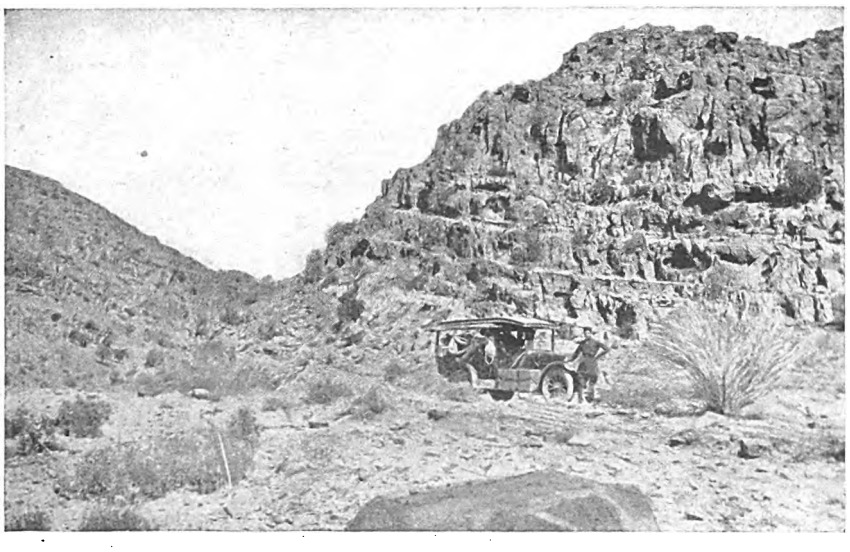
Digitized by Google

französisch und außerdem noch ein wenig englisch und deutsch. Er zeigte sich als ein ganz vortrefflicher Fahrer. Das war bei dieser Gebirgsstrecke aber auch sehr wichtig. Die Fahrstraße über diese Randgebirge gilt als die gefährlichste Bergstraße der Welt für Autos. Es soll leider keine persische Uebertreibung sein, daß die Unzahl der verunglückten Autos einen Durchschnitt von einem Auto auf vierzehn Tage ergibt. — Ich kann mich zwar nicht für die Wahrheit dieser Behauptung verbürgen, konnte aber während der Fahrt — natürlich während der Tagesfahrt — allein viermal Autotrümmer in den Abgründen von meinem Sitz aus erkennen. Und nun wollten wir sogar des Nachts mit dem Auto das ungemein gefährliche Waldgebirge überwinden. „Na, denn man zu", dachte ich bei diesen Aussichten kaltblütig, „und recht viel Vergnügen!" — Man hatte mir vor der Abfahrt alle möglichen guten Ratschläge gegeben, wie ich mich setzen sollte, wenn das Auto an die gefährlichen Wegbiegungen käme, damit ich eventuell schnell abspringen könne. Na, ich gehörte schon immer ein wenig zu den Fatalisten und sagte mir auch damals: „Wenn meine Zeit da ist, daß ich mir das Genick brechen soll, dann kann ich schließlich noch so geschickt abspringen, und es passiert mir doch etwas." — „Haben Sie gute Waffen?" fragte man mich öfters. „Nein, einen ganz lumpigen Bulldoggrevolver, damit schieße ich auf zehn Schritt an meterdicken Bäumen vorbei!" — „Aber nein, wie leichtsinnig! Wo haben Sie ihn denn?" — „Oh, der ruht in den tiefsten Tiefen meines Blechkoffers, wohleingefettet und ungeladen." — „Aber Menschenskind —"

Die elektrischen Sucher leuchteten auf. Die Nacht war gekommen. Die Sterne funkelten. Ein leichter, fast lauwarmer Wind strich das Tal entlang, das wir nun verließen, um auf Serpentinen das hohe Gebirge zu übersteigen. — Bäume tauchten schattenhaft auf, verdichteten sich zu einer geschlossenen Waldung. Wiederholt stellte ich das Vorkommen von Eichen fest. Noch waren die Windungen der Straße leidlich. Je höher wir aber kamen und je stärker die Steigung wurde, um so schärfere Winkel entstanden an den Biegungen, manchmal so scharf, daß das Auto — den Abgrund zur Seite — ganz scharf wenden mußte. Schließlich kam es so, wie man es mir vorher erzählt hatte. Das Auto konnte die spitzwinkligen Wegbiegungen nicht mehr nehmen und mußte zwei-, oft dreimal auf der Stelle manövrieren, hin- und herrücken, meterweise vor- und rückwärtsfahren, ehe es die Biegung hatte. Das waren die gefährlichsten Stellen der Straße, und hier wurde mir auch die Warnung, absprungbereit zu sein, durchaus verständlich. Studienhalber durchdachte ich eine mögliche Katastrophe, einen Absturz und die Möglichkeiten einer Rettung. Ein Absteigen während des Manövrierens erschien mir als zwecklos, denn der Chauffeur wartete nicht, bis man wieder eingestiegen war; hatte er glücklich die Biegung, dann ließ er seinen Wagen mit Vollgas den Berg hinaufsausen, wie es kein europäischer Fahrer wagen würde — aus Gewissenhaftigkeit. Bei einem solchen Hin- und Hermanövrieren in der stockdunklen Nacht — denn der Mond ging erst spät auf — überlegte ich sekundenschnell den Fall eines Absturzes, denn das Auto stand mit den Hinterrädern wenige Zoll vom Rande des Abgrundes entfernt. Ein großer Teil des Kastens schwebte bereits über dem Abgrund, der — mauersteil, vielleicht mit einigen Stufen — mehrere hundert Meter Tiefe hatte. — Wollte ich in diesem Augenblick des Sturzes abspringen, würde ich mit tödlicher Sicherheit unter das fallende, sich rückwärts überschlagende Auto kommen. Diese Gewißheit bekam ich. Ein Steuerversager, ein Nervenversagen des Führers, ein ganz kurzer, falscher Griff an der straff angezogenen Bremse, eine kleine, ganz kleine Uebereilung oder gar ein Fehlgriff — dann war's aus — es gab keine Rettung als ein Wunder allein. — Und es gibt tatsächlich alle Tage Wunder, Rettungen, die aller physikalischen Gesetze spotten. — Das Gefühl der Unfallsmöglichkeit, in das ich mich hineinversetzte, war so stark, daß ich es seelisch sekundenlang wie eine Wirklichkeit erlebte.

Aber es geschah nichts dergleichen. Der Wagen war in Ordnung, der Führer ein selten kühner und aufmerksamer Mann, denn er fuhr nicht langsam, sondern ließ das Auto mit Vollgas klettern, daß es wohl manchem Sportsmann zuviel gewesen wäre. Der neben ihm sitzende Hilfschauffeur kaute bei den gefährlichen Stellen mit den Zähnen auf den Lippen, ein sichtliches Zeichen, daß er mit gepackt von der Spannung war. Unser Führer dagegen hatte eine ganz kalte Ruhe, die mir geradezu unnatürlich vorkam. — Dies Rätsel löste sich später für mich.

So aufregend und interessant die Fahrt war, sie vermochte doch nicht, die Nachtmüdigkeit zu verscheuchen. Ich schlief ein und schlief gut, merkwürdig gut sogar, bis ich durch das Stillstehen des Autos erwachte. — Der Chauffeur war bereits ausgestiegen. — „Was gibt's?" fragte ich. „Hier Nachtruhe!" war die Antwort. Da sah ich unweit des Weges eine Höhle, mittels Matten und Strauchwerk zu einer Art Behausung ausgebaut. Es war ein „Tschaichane" (Teehaus), wie es in dieses wilde Gebirge hineinpaßte.

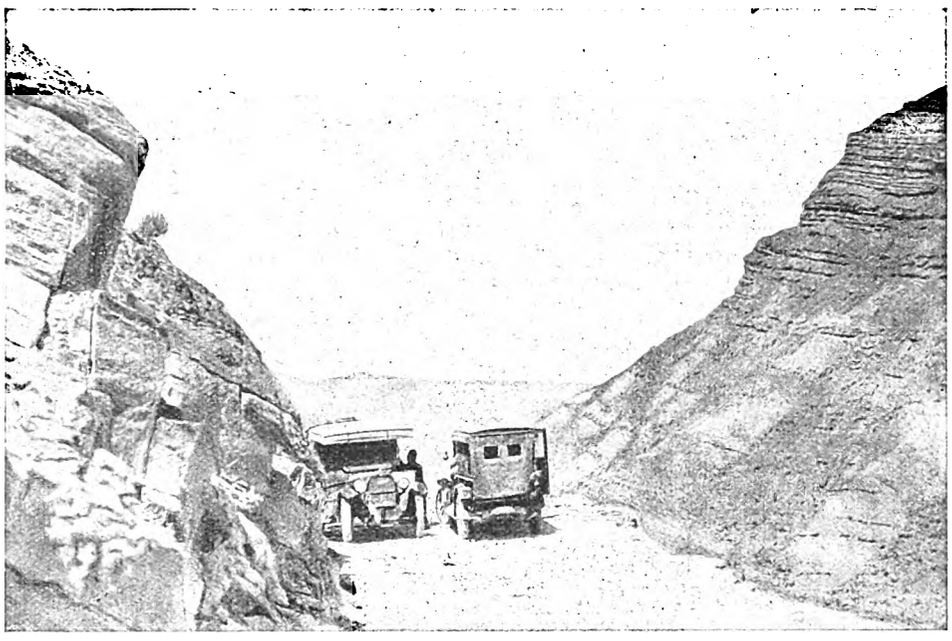


Das Reiseauto überwindet auf der Paßhöhe einen Gebirgszug

„Rrrrat tat tat — rrr rrat rrat — — —". Die Benzinpferde wurden munter — die Nachpause war zu Ende, die Nacht deswegen aber noch lange nicht. Wir hatten nur vier Stunden ausgeruht. In der Nähe ertönten die Glocken einer Karawane, die sich uns langsam näherte. Wir wollten vor ihrem Eintreffen weiter, um sie nicht langsam an uns vorbeilassen zu müssen. — Die Husseingläubigen hatten inzwischen Schluß gemacht und sich satt geprügelt. Es war alles still, das Feuer in der

Digitized by Google

Höhle war klein geworden — die Soldaten schliefen in ihren Mänteln, die Knarre lag daneben. — Der Mond war aufgegangen und tauchte, durch einen dünnen Nebelschleier leuchtend, alles in ein mattes, bleiches Licht. Ich konnte eine wildromantische, schluchtenreiche Berglandschaft erkennen. Die Waldungen schienen bedeutend geringer zu werden und hörten nach einer Stunde Fahrt endlich ganz auf. — In dunstiger Morgendämmerung fuhren wir durch ein Tal, mit einem unheimlich schnellen Tempo. Aber trotz des durchaus nicht immer guten Weges fuhren wir tadellos glatt — die wenigen Hupfer konnte man dabei gut und gern mit in Kauf nehmen. Als die Sonne kam, hatten wir bereits wieder eine wilde Bergkette mit zahllosen Serpentinen und spitzwinkligen Biegungen hinter uns. Ein sehr wüstes Tal nahm uns nun auf. Wir erreichten im Morgensonnenschein eine Wasserstelle mit einfachem Teehaus. Natürlich knipste ich nun wieder fleißig.



Ziemlich oft begegneten wir auf den schmalen Gebirgsstraßen fremden Automobilen

Beim Weiterfahren und erneuten Bergsteigen — es kamen jetzt die beiden letzten, dicht hintereinander liegenden Bergketten — begegnete uns das erste Auto, das nächtens in Buschir aufgebrochen war. Damit wir auf der schmalen Bergstraße vorbeikamen, mußten wir eine kleine Strecke rückwärts bis zu einer Verbreiterung des Weges fahren. Dieses Rückwärtsfahren war durchaus nicht ungefährlich. Als wir die letzten Bergketten überwunden hatten, erblickte ich bei der Schleifenfahrt des Abstieges eine gewaltige Ebene mit sehr wenigen dunklen Vegetationsflächen. Am Horizont glitzerte ein heller Streifen — der persische Golf. Kaum war die Ebene erreicht, gab der Chauffeur Vollgas.

Das Schnellfahren hatte allerdings seine guten Gründe, denn es wurde ganz entsetzlich heiß, und wir hatten furchtbar unter dem Staub zu leiden. — Dann kamen wir in das heiße Land Germesir. — Wir näherten uns dem Persischen Golf. Dies Gebiet gehört zu den heißesten Ländern der Erde. Der Luftstrom während der schnellen Fahrt brachte keine Erfrischung, sondern war ein derartig heißer Dunst, daß uns allen der Schweiß in hellen Strömen herunterrann. Das Auto konnte man nirgends anfassen, so heiß war es geworden, und an den Metallteilen konnte man sich fast die Finger verbrennen. Das Atmen wurde zur Qual. Ich konnte aber mit Genugtuung feststellen, daß ich durchaus nicht mehr litt als die anderen Insassen. Die heißen Sonnenstrahlen brannten durch das Verdeck und erzeugten eine derartige Hitze im Kopf, daß ich mir ein nasses Taschentuch auf den Schädel legte, das ich aber jeden Augenblick neu befeuchten mußte.

Am Horizont tauchte Buschir auf. Wie, lag es im Meere? Oder war das eine Fata Morgana, die mir diesen Eindruck vorzauberte? O nein! Eine schneeweiße, salzhaltige Fläche lag davor, und dann ein Wattenmeer. Buschir lag auf einer Insel, mit dem Lande nur durch einen schmalen Wegdamm verbunden, der durch das Wattenmeer führte. — Eine erfrischende, wenn auch reichlich warme Brise wehte vom Meere her, das in blauer, satter Farbe leichte, schaumgekrönte Wellen heranrollte. „Ach, jetzt baden können!" — war mein erster Gedanke, und mein zweiter: „Hoppsa — hier gibt's ja Haifische — ich glaube, das verträgt sich schlecht." — Endlich hielten wir vor einem größeren Gebäude am Strand und zufällig gerade in der Nähe der Wohnung des ehemaligen Missionars, Herrn John Becker, bei dem ich für die Zeit bis zur Dampferfahrt nach Indien unterzuschlüpfen hoffte. — Ich wurde freundlich in seinem Hause aufgenommen. *1605*

Beleuchtungszeit vom 1. Aug. bis 15. Aug.: 1. August . . . von 20.50 Uhr bis 3.50 Uhr
15. August . . . von 20.30 Uhr bis 4.05 Uhr

Digitized by Google

FRAGEKASTEN

Neue Fragen

Frage 27. In meinem Kühler befindet sich anscheinend sehr viel Rost und Schlamm. Ich nehme an, daß wohl das Frostschutzmittel, das ich im Winter benutzte, noch nicht ganz aus dem Kühler heraus ist. Bitte, geben Sie mir ein Mittel an, wie ich den Kühler reinigen kann.

Frage 28. Mein Motor hat einen abnehmbaren Zylinderkopf. Woher kommt es, daß mir nach der letzten Instandsetzung meines Motors dauernd die Dichtungen durchbrennen? Es ist dies jetzt schon mehrere Male hintereinander passiert.

Frage 29. Früher hatte ich einen Motor, bei dem das Kurbelgehäuseoberteil mit dem Zylinderblock in einem Stück gegossen war. Jetzt fahre ich einen Wagen mit einem Motor, wo Zylinderblock, Gehäuseoberteil und -unterteil je ein Stück für sich bilden. Habe ich bei Neulagerung meiner Kurbelwelle mich anders zu verhalten als bei der früheren Konstruktion?

Antworten

Antwort zu 25. Sie haben Recht, wenn Sie erwähnen, daß verschiedene Automobilfabriken über die Befestigung des Pleuellagerdeckels verschiedener Ansicht sind. Soviel steht fest, daß eine besondere Zentrierung des Deckels auf jeden Fall viel besser und technisch richtiger ist als die Befestigung mit nur vier Bolzen oder, was sogar einige Fabriken riskieren, mit nur zwei Bolzen. Die Bolzen sollten eigentlich nur auf Zug und nicht auf Abscherung beansprucht werden. Wenn aber keine besondere Zentrierung vorhanden ist, so ist es unvermeidlich, daß nach einiger Zeit sich etwas Spiel einstellt und, sobald Spiel da ist, werden die Bolzen auch seitliche Drücke auszuhalten haben. Für die Zentrierung gibt es zwei sehr gute Methoden. Entweder kann man eine richtige Eindrehung in die Pleuelstangen selbst vornehmen und den Pleuelstangendeckel entsprechend mit einem Ansatz in die Eindrehung einpassen, oder man kann auch beim Fräsen der Paßflächen eine Nute quer durch die Pleuelstange fräsen und ebenso einen Ansatz im Pleueldeckel, der in diese Nute hineinpaßt. Das Fräsen macht wenig Arbeit, da hierzu nur entsprechend eingestellte Flachfräser nötig sind.

Antwort zu 27. Reinigung von Automobilkühlern. Automobilkühler, in denen sich Frostschutzmittel befunden haben, sollten stets im Frühjahr sorgfältig gereinigt werden. Wir empfehlen folgendes einfache Verfahren, um den Kühler auszuwaschen: Man öffnet den Ablaßhahn und läßt bei laufendem Motor einige Minuten lang ebensoviel Wasser oben in den Kühler hineinfließen, wie unten abfließt. Meistens genügt dieses Verfahren, um alle Verunreinigungen zu entfernen.

Antwort zu 28. 1. Für die Montage des Zylinderkopfes werden meistens von den Fabriken besondere Montageanweisungen ausgegeben, die möglichst genau beachtet werden müssen. Es ist vor allen Dingen hierbei sehr wesentlich, in welcher Reihenfolge die Zylinderschrauben angezogen werden. Prinzipiell muß die mittelste Schraube zuerst und dann immer mehr nach dem Rand zu gehend die übrigen Schrauben angezogen werden, also die Schrauben an den Ecken ganz zum Schluß. Besonders ist diese Reihenfolge zu beachten, wenn die Zylinderkopfdichtung zum besseren Abdichten mit einer Masse bestrichen ist, wie z. B. Lack, Motorenkitt, Fluid (Peroson, Berberoleto), Syndetikon, oder wenn die Packung vorher in Leinöl usw. aufgekocht wird, obwohl diese Hilfsmittel von den Dichtungsfabriken abgelehnt werden.

2. Da sich die Dichtung im Betrieb des Motors etwas setzt, ganz besonders natürlich, wenn dieselbe mit einer Flüssigkeit getränkt war, müssen die Schrauben nach einer gewissen Betriebsdauer nachgezogen werden. Der beste Zeitpunkt für das Nachziehen ist es, wenn man den Motor ohne Wasser kurze Zeit warmlaufen läßt und dann die Zylinderschrauben nachzieht. Von Zeit zu Zeit sollte dann immer wieder geprüft werden, ob die Schrauben auch noch festsitzen.

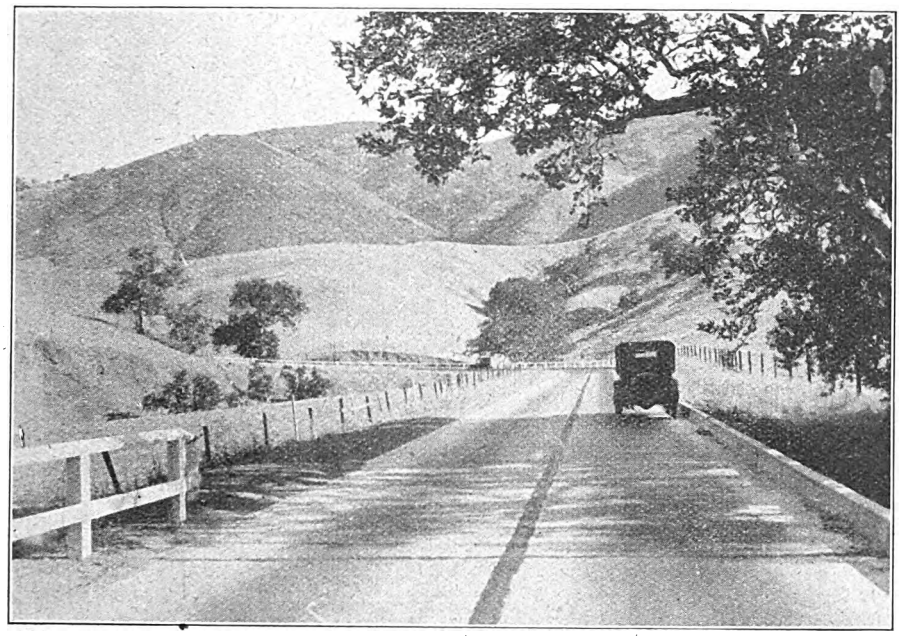
3. Werden diese Vorschriften nicht genau befolgt, oder wird einmal ein Motor übermäßig erhitzt, so besteht die Möglichkeit, daß der Zylinderkopf sich verzieht. Das läßt sich am besten dadurch feststellen, daß man die Flächen des Zylinders und des Zylinderkopfes reinigt und abschabt und dann ohne Zwischenlage aufeinanderlegt. Kann man dann an irgendeiner Stelle auch nur ein dünnes Papier dazwischen schieben, so ist die Möglichkeit gegeben, daß die Dichtung immer wieder durchbrennt. Der Zylinderkopf muß in diesem Fall abmontiert werden.

Antwort zu 29. Als Antwort will ich dem Fragesteller aus meinen Erfahrungen mit derartigen Motoren etwas mitteilen. Bei einer Neulagerung wurde die Kurbelwelle erst in das Kurbelgehäuse eingepaßt, und erst dann wurde der Zylinderblock aufmontiert. Bei dieser Montage muß sich zuerst das Kurbelgehäuse, das aus Aluminiumguß war, verzogen haben und bei dem Aufsetzen des Zylinderblocks hat sich dann der Zylinderblock nach der Fläche des Kurbelgehäuses verzogen und zeigte daher auch auf der Oberfläche eine leichte Krümmung. Obwohl dieses Verziehen mit normalen Hilfsmitteln kaum bemerkt werden konnte, hatte es doch die Wirkung, daß eine neue Zylinderkopfdichtung immer nur etwa 500 Kilometer aushielt. Im ersten Augenblick konnte sich die Dichtung etwas geben, da reines Asbest ja ziemlich elastisch ist. Das Asbest ist in natürlichem Zustand mit etwa 15 bis 18 Prozent Wasser gebunden. Das Wasser verdunstet jedoch bei einer entsprechenden Erhitzung und die Asbestzwischenlage wird vollständig trocken und verliert einen Teil ihres Volumens. Dadurch kann dann die Dichtung irgendwelche Unebenheiten nicht mehr ausgleichen und die Folge davon ist, daß die Kompressionsgase von einem zum anderen Zylinder entweichen können, und nach einer nur noch kurzen Betriebsdauer ist die Dichtung durchgebrannt.

Es ist daher bei derartig konstruierten Motoren unbedingt erforderlich, daß bei der Lagerung der Kurbelwelle der Zylinderblock schon auf das Kurbelgehäuseoberteil aufmontiert ist, ehe die Kurbelwelle eingepaßt wird. Da der Zylinderblock stabiler ist als das Kurbelgehäuseoberteil, wird sich bei der Montage höchstens das letztere verziehen. Das fällt jedoch weniger ins Gewicht, da beim Einpassen der Kurbelwelle in die Hauptlager eine derartige Flächendifferenz leicht ausgeglichen werden kann.

Dr. Ko. *1602*

Digitized by Google



Blick auf die Automobilstraße in Oregon, USA.

Straßenkennzeichnung

in Amerika

Es ist schon öfter von uns darauf hingewiesen worden, daß in Amerika die Landstraßen durch einen Strich in der Mitte gewissermaßen in zwei Fahrtstrekken geteilt werden. Streng verboten ist, außer bei Gefahr, über den Mittelstrich hinauszufahren. Hierdurch wird erreicht, daß sich der Verkehr sicherer und einfacher abspielt als bei uns, wo jede Begegnung mit einem anderen Wagen, namentlich dann, wenn man gerade beim Ueberholen eines in der gleichen Richtung fahrenden Gefährtes ist, mit großer Gefahr verbunden ist. *1588*

Schutzmaßnahmen für Fußgänger in Amerika

Fußgänger. Die Fußgänger stellen das größte Problem dar, dem die wirksame Verkehrskontrolle gegenübersteht. An Stellen mit sehr schwachem Fußgänververkehr haben die Fußgänger das Anhalten des Fahrzeugverkehrs und die Erlaubnis zur Straßenüberquerung abzuwarten. Diese Bestimmung ist ganz kürzlich durch einen Erlaß verschärft worden, der eine Strafe im Uebertretungsfalle vorsieht. Wo jedoch eine große Anzahl Fußgänger fortgesetzt die Straße überquert, hält man es für ratsam, sie stets zur Ueberquerung zuzulassen, so oft dies der Verkehrsstrom erlaubt. Man hat dies an einer Anzahl Stellen bestätigt gefunden, wo minutlich ungefähr 1100 Fußgänger den Bürgersteig zur Straßen-Ueberquerung verlassen.

Sicherheitszonen. In den Straßen, wo der Verkehr nicht zum Stehen kommt, sind die Fußgänger ermächtigt, die Straße zu kreuzen und es ist empfehlenswert, in der Straßenmitte Sicherheitszonen zu haben. Wo keine Straßenbahnen verkehren, haben sich inmitten breiter Straßen oft kleine Parkgänge bewährt, die dem Fußgänger Aufenthaltsgelegenheit geben, von wo er nach dem anders gerichteten Verkehr schauen kann, nachdem er vorher den entgegengesetzt gerichteten passiert hat.

Durch genaue Zeichen kenntlich gemachte Sicherheitszonen hat man an solchen Stellen vorgesehen, wo Straßenbahnwagen vor verkehrsreichen Hauptstraßen halten. Diese Zonen sind zur Sicherheit der ein- und aussteigenden Personen angeordnet. Die Einführung der zweistöckigen Autobusse in den modernen Großstadtstraßen hebt die Notwendigkeit dieser Sicherheitszonen und -inseln auf, die selbst wieder Verkehrshindernisse für den Verkehr in den Straßenbahnstraßen darstellen.

Sicherheitsinseln. An vielen Punkten, wo Sicherheitszonen zum Schutze der ein- und aussteigenden Passagiere der Straßenbahn notwendig waren, hat man diesen die Form einer „Insel" gegeben, d. h. man hat sie um ungefähr 15 cm von der Straßenfläche erhöht. Man hat dies nicht nur zur klaren Sichtbarmachung eines Sicherheitsraumes getan, wie man durch Zeichen die gewöhnliche Sicherheitszone erkennbar machte, sondern auch, um es durch diese natürliche Schranke einem Auto weniger zu ermöglichen, in den Sicherheitsraum hineinzufahren.

Unterführungen für Fußgänger. In verschiedenen Fällen war es angezeigt, Unterführungen unter besonders verkehrsreichen Straßenkreuzungen für Fußgänger anzuordnen. Dies hat man mit verhältnismäßig geringen Kosten in Los Angeles durchgeführt. Einige dieser Unterführungen hat man mit regelrechten Ein- und Ausgängen in Treppenform, andere mit Auffahrten zum Ein- und Aufgang versehen. Diese Unterführungen haben sich besonders wertvoll in solchen Fällen erwiesen, wo viele Schulkinder die Straßen kreuzen und wo der in der Unterführung dargestellte Sicherheitsfaktor besonders bedeutend ist.

Laufbrücken. Unter gewissen Umständen mag es empfehlenswerter sein, für die Fußgänger Brücken an Stelle der oben angedeuteten Unterführungen vorzusehen. Die Entscheidung, ob Fußgängerbrücken oder -unterführungen gebaut werden sollen, ist eine Frage der Kosten, des Aussehens oder besonderer baulicher Charakteristik.

Fahrtreppen im Freien. Nach dem Trägheitsgesetze mag für Erwachsene der Bau von Unterführungen oder Brücken mit treppenförmigen Ein- und Ausgängen nicht erwünscht sein, es ist demzufolge der Vorschlag gemacht worden, Fahrbänder oder Fahrtreppen zu benutzen. Seit Jahren benutzte man Fahrtreppen zum Bahnhof der Hochbahn. Ihre Anwendung bei Straßenkreuzungen an verkehrsdichten Stellen stellt Erleichterungen dar, die ebenso angenehm wie wünschenswert sind, während die zu Unterführungen und Brücken führenden Treppen nicht so beliebt sind.

Zusammenhängende Gebäude. Ein weiterer gangbarer Weg zur Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr an verkehrsdichten Straßenkreuzungen ist der Vorschlag der Verbindung der oberen Stockwerke viel besuchter Gebäude. Auf diese Weise könnten die in dem einen oder anderen Hause geschäftlich zu tun Habenden bequem nach dem einen oder anderen Bürgersteig der Straße gelangen. *1561*

Digitized by Google

Direktor Kissel 25 Jahre bei Daimler-Benz AG.

Wie wir bereits in Nummer 13 der AR. mitteilten, konnte am 1. Juli d. J. Direktor Wilhelm Kissel, Vorstandsmitglied der Daimler-Benz AG., auf eine 25 jährige Tätigkeit bei dieser Gesellschaft bzw. der früheren Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG., zurückblicken.

Direktor Kissel ist am 22. Dezember 1858 in Hasloch (Pfalz) geboren. Nach Erhalt des Reifezeugnisses und einer zweijährigen kaufmännischen Lehrzeit in der Eisen- und Maschinenindustrie trat er am 1. Juli 1904 als Korrespondent bei der Benz & Cie., Rheinische Automobil- und Motorenfabrik AG. in Mannheim ein. Sein scharfer Verstand und seine außerordentliche Arbeitskraft brachten ihn rasch vorwärts. Im Jahre 1909 wurde er Abteilungsvorstand, im Jahre 1917 erhielt er die Bestellung zum Prokuristen.

Im Jahre 1924 wurde bekanntlich zwischen den Firmen Benz & Cie., Mannheim, und Daimler-Motoren-Gesellschaft Untertürkheim, ein Interessengemeinschafts-Vertrag abgeschlossen, dem im Jahre 1926 die Fusion beider Gesellschaften folgte. Die Jahre des Zusammenschlusses, wie überhaupt die damalige Lage der ganzen Automobilindustrie stellten die Leitung vor außergewöhnliche Aufgaben, welche überall den Einsatz zielbewußter, klarblickender Persönlichkeiten erforderten. Im Juni 1925 wurde Direktor Kissel in den Vorstand der Daimler-Motoren-Gesellschaft und damit auch in denjenigen der Benz & Cie. berufen. Zu seinem Aufgabenkreis gehörte die Durchführung der Fusion auf allen Gebieten der Verwaltung und Organisation. Nach Durchführung der Fusion übernahm er den Auf- und Ausbau des deutschen Verkaufsgeschäfts, die Entwicklung der gesamten Organisation des Konzerns und die Ueberwachung des Einkaufs in der Zentralverwaltung als seine Hauptaufgabe innerhalb des Vorstandes.

Wenn die Daimler-Benz AG. im letzten Geschäftsbericht eine Vergrößerung des Umsatzes feststellen durfte, wenn es ihr gelungen ist, dem großen und seit Jahren währenden Konkurrenzkampf in der Automobilindustrie, der durch Herabsetzung der Zölle immer schärfere Formen annahm, standzuhalten, und wenn sie heute durch erfolgreiche Umstellung auf allen Gebieten der Bauprogrammfrage, der Produktion, der Verwaltung und der Geschäftsmethoden wieder zu dem stärksten Pfeiler der deutschen Automobilindustrie geworden ist, so gebührt Direktor Kissel hieran ein sehr wesentlicher Anteil.

1639

Fahrvorschriften auf Schweizer Bergpoststraßen

Bekanntmachung der Schweizerischen Oberpostdirektion zu Bern vom Juni 1929

Die Postautomobile weichen auf folgenden Straßen bei Kreuzungen bergseits aus:

Paßstraßen:

Grimsel (Gletsch—Grimselhospiz), Furka Realp—Gletsch), Lukmanier (Olivone—Disentis).

Andere Bergstraßen:

Wallis: Orsières — Champex, Sion — Les Haudères, Sierre—Ayer.

Tessin: Chiasso—Muggio, Maroggia—Arogno, Magliaso—Astano, Tesserete—Bidogno, Tesserete—Bogno, Magadino—Indemini, Cavigliano—Spruga, Russo—Gresso, Peccia—Fusio, Gordola—Sonogno, Giubiasco—Carena, Lavorgo—Sobrio, Cevio—Cerentino—Bosco.

Obwalden: Kerns—Melchtal.

Graubünden: Ilanz—Vals, Araschger Rank-Tschiertschen, Küblis—St. Antönien, In den Kehren—Avers, Weinberg—Samnaum.

Im Winter:

Reichenau—Waldhaus Flims.

Auf dem oberen Grand St. Bernard darf von 11,15 bis 12,30 Uhr zwischen der Cantine de Proz und dem Hospiz nur bergauf, von 15,00 bis 15,40 Uhr zwischen dem Hospiz und der Cantine de Proz nur bergab gefahren werden.

Die Poststraße Les Valettes—Champex ist Einbahnstraße und darf laut Verfügung des Regierungsrates des Kantons Wallis nur nach folgendem Fahrplan befahren werden:

Richtung Les Valettes—Champex:

Les Valettes ab	Champex an
von 5,00 bis 7,00 Uhr	vor 8,00 Uhr
von 10,20 bis 11,30 Uhr	vor 12,30 Uhr
von 15,30 bis 15,50 Uhr	vor 16,30 Uhr
von 18,40 bis 20,00 Uhr	vor 21,00 Uhr

Richtung Champex—Les Valettes:

Champex ab	Les Valettes an
von 8,20 bis 9,15 Uhr	vor 10,00 Uhr
von 12,40 bis 14,30 Uhr	vor 15,20 Uhr
von 16,45 bis 17,20 Uhr	vor 18,15 Uhr

Besondere Vorschriften für alle Bergpoststraßen:

Auf allen mit einer gelben Tafel bezeichneten Bergpoststraßen sollen Motorfahrzeuge, die einem Postwagen begegnen, ihre Geschwindigkeit auf Langsamfahrt herabsetzen. Bei Begegnungen an gefährlichen Stellen hat auf Verlangen des Postführers das andere Fahrzeug bis zu einer für die Kreuzung geeigneten Stelle rückwärts zu fahren.

In unübersichtliche Straßenbiegungen ist so behutsam einzufahren, daß das Fahrzeug auch bei Talfahrt auf einen Bremsweg von höchstens 6 m gestoppt werden kann. Dabei sind starke Lautzeichen zu geben und zu wiederholen, bis der Fahrer das vor ihm liegende Straßenstück wieder überblickt.

Es darf nicht vorgefahren werden, wenn die Strecke nach vorn keine ausreichende Uebersicht gewährt oder wenn ein drittes Fahrzeug aus entgegengesetzter Richtung unmittelbar nach dem Vorfahren

(Schluß auf Seite 318)

Digitized by Google

BÜCHERSCHAU

Die Festigkeit der Schraubenverbindung in Abhängigkeit von der Gewindetoleranz. Im Auftrage von Bauer & Schaurte, Rheinische Schrauben- und Mutternfabrik AG., Neuß a. Rh. Bearbeitet von Dr.-Ing. Kurt Mütze. Berlin 1929. Verlagsbuchhandlung Julius Springer. 108 Seiten, 15 Abb., 3 Tafeln, 9 Diagramme, 9 Zahlentafeln, DIN A 5.

Die Festigkeit (statische und dynamische) von Bauteilen wird üblicherweise aus den theoretischen Nennmaßen berechnet. Die zulässigen Abweichungen von den Nennmaßen, die sich aus der Herstellung der Teile ergeben, können meist praktisch nicht berücksichtigt werden, da es an Untersuchungen hierüber fehlt. Gerade die wichtigste der Konstruktionsverbindungen im Maschinen- und Kraftfahrbau: die Schraubverbindung, wird in hohem Maße von Toleranzen beeinflußt, da die Gewindetoleranzen von den verschiedensten Faktoren abhängen und noch bedeutend schwieriger zu behandeln sind als die üblichen Rundpassungen. Es ist ein Verdienst der vorliegenden Arbeit, die keineswegs einfachen Verhältnisse theoretisch geklärt und durch Messungen und Zerreißversuche die Festigkeit von Schraubenverbindungen geprüft zu haben.

Bei den Versuchen wurden Muttern aus Warmpreßmuttereisen üblicher Zusammensetzung verwendet. Die verschiedenen Muttern und auch die Schraubengewinde wurden mit den besten heute zur Verfügung stehenden Meßgeräten erster Firmen im Meßlaboratorium von Prof. Berndt, Technische Hochschule, Dresden, geprüft. Ein näheres Eingehen auf diese außerordentlich sorgfältigen Messungen und ihre Ergebnisse ist an dieser Stelle leider nicht möglich. Bei den Muttern wurde z. B. festgestellt, daß der Flanken- und Außendurchmesser gegenüber den Maßen am Gewindebohrer größer geschnitten wird; die Werte sind kleiner als 0,05 mm. Die Steigung wird praktisch vollständig kopiert, der Flankenwinkel wird im Mittel 38° größer als beim Gewindebohrer. Der Kerndurchmesser verringert sich gegenüber dem Kernlochdurchmesser um 0,09 bis 0,12 mm.

Für die Schraubenbolzen wurde Schraubeneisen St 38,13 (38 kg/mm² Mindestzugfestigkeit nach DIN 1613) verwendet. Zur Verfügung standen Lieferungen verschiedener chemischer Zusammensetzungen. Die eine Lieferung war sehr gut gewalzt (Seigerungszone: Kreis). Die zweite Lieferung hatte die gewöhnliche Seigerungszone (Kreis mit zwei gegenüberliegenden Einbuchtungen), während die dritte Lieferung als schlecht anzusprechen war. (Die Seigerungszone war sehr unregelmäßig, einzelne Packen kamen sehr weit an die Oberfläche heran.) Die Schrauben wurden auf einer gewöhnlichen Leitspindeldrehbank hergestellt. Diese Methode entspricht zwar nicht der üblichen Herstellung von Befestigungsschrauben (Schneideisen), es mußte jedoch dieses Verfahren angewendet werden, um dem Bolzengewinde die für die Versuche notwendigen Toleranzen zu geben.

Die Zerreißversuche wurden auf einer 26-t-Zerreißmaschine von Amsler & Sohn vorgenommen. Sie erstreckten sich nur auf die beiden Gewindedurchmesser 1″ und 1⅛″.

Die Versuchsreihen wurden mit Schrauben, die nach Grobpassung hergestellt waren, begonnen, da die Verbindungen um so sicherer halten, je genauere Passungen angewendet werden. Einen wesentlichen Einfluß auf die Haltbarkeit der Verbindung hat die Tragtiefe, d. h. die gegenseitige Auflagefläche von Schraube und Mutter im Gewinde. Bei genügender Tragtiefe reißt die Schraube bei Belastung im Kern; bei zu geringer Tragtiefe wird das Gewinde ausgeschert. Es wurde durch die Versuche besonders der Gleichgewichtspunkt: Gewindefestigkeit = Bolzenfestigkeit ermittelt. Es stellte sich heraus, daß es gleichgültig war, ob die Verringerung der Tragtiefe durch Veränderung des Außendurchmessers des Bolzens oder des Kerndurchmessers der Mutter erfolgte. Die Versuche ergaben, daß der Gleichgewichtspunkt außerhalb der Grobtoleranz des Gewindes liegt; die kleinst zulässige Tragtiefe der Grobtoleranz kann noch um 40 Prozent vermindert werden, ehe das Gewinde vor dem Bolzen zu Bruch geht.

Aus den Versuchen folgt, daß die 0,8 d hohe Mutter, wie sie jetzt im Kraftfahr- und Maschinenbau eingeführt ist, auch bei den Toleranzen grob DIN 1244 stets ausreichend ist. Eine weitere Herabsetzung der Mutterhöhe ist allerdings nicht zu befürworten, da die 0,8 d-Mutter in bezug auf Beanspruchung und Werkstoffausnutzung am günstigsten ist. Die restlose Werkstoffausnutzung könnte durch Vergrößerung des Bolzendurchmessers erreicht werden, wodurch gleichzeitig die Tragtiefe etwas verringert wird, ohne daß man jedoch an die untere zulässige Grenze herankommt.

Das Werk vermittelt einen guten Einblick in das schwierige Gebiet der Gewindemessung und Prüfung und ist daher jedem Fachmann zum Studium zu empfehlen. Das Buch ist sehr gut ausgestattet, einige Abbildungen und Diagramme wären jedoch zweckmäßigerweise umgezeichnet worden.

Dipl.-Ing. P. Grodzinski. *1601*

Digitized by Google

„Start", Automobilkarte von Deutschland. Straßensperrkarte für die Bekanntgabe der Straßensperrungen, Verkehrsbeschränkungen und Verkehrsumleitungen in Deutschland. Startag-Verlagsaktiengesellschaft, Stuttgart, Tübinger Str. 53.

Haben wir noch nicht genug Karten? Diese Karte erscheint von März bis Oktober monatlich zweimal und von November bis Februar alle Monate einmal, wobei alle während der Gültigkeitsdauer der Karte bestehenden Spraßensperrungen und Verkehrsbeschränkungen eingetragen sind. Alle Arten Straßensperrungen und Verkehrsbeschränkungen, Brücken mit beschränkter Tragfähigkeit, Eisenbahnübergänge usw. sind auffällig kenntlich gemacht, so daß der Kraftfahrer im Bedarfsfalle nicht erst lange suchen muß. Papier und Druck sind gut und dauerhaft. *1522*

Neuzeitliche Automobilwertung. Auswertung der 1. ADAC-Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsfahrt. Verlag Julius Springer, Berlin.

Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club (ADAC) hat vor kurzem die von seiner Technisch-Wissenschaftlichen Abteilung zusammengestellte Auswertung der 1. ADAC-Gebrauchs- und Wirtschaftlichkeitsfahrt unter dem Titel „Neuzeitliche Automobilwertung" herausgegeben. Das Buch enthält die Arbeiten der Technischen Kommission des ADAC, welche sich aus bekannten Fachleuten zusammensetzt, und stellt eine begrüßenswerte Neuerscheinung in der automobiltechnischen Fachliteratur dar. An Hand zahlreicher Tabellen und graphischer Darstellungen sind Verlauf und Ergebnisse dieser ersten öffentlichen Gebrauchswertprüfung von Kraftfahrzeugen in allen Einzelheiten erläutert und ausgewertet. *1524*

Mein Kampf um den Erfolg. Von Harvey Firestone. (Verfaßt in Zusammenarbeit mit Samuel Crowther.) 8°, 224 Seiten, steif geh. 5,— RM., in Ganzleinen 6,50 RM., C. E. Poeschel Verlag, Stuttgart.

Wir wehren uns gegen den Amerikanismus, auch gegen diesen? „Nachdenken und nicht Geld ist das wirkliche Betriebskapital. Nur unerschütterliche Redlichkeit ist der Schlußstein vom Grundgewölbe des Geschäftslebens. Man kann auf keinen Erfolg hoffen, wenn die eigene Arbeit nicht andern zum Vorteil gereicht."

Harvey Firestone, einst ein kleiner Buchhalter, Monatseinkommen 30 Dollar. Heute König der amerikanischen Automobilindustrie. Beginn 1902 mit 12 Angestellten und Arbeitern. 1920 Gesamtbelegschaft der Firestone Tire & Rubber Company rund 20 000, Jahresumsatz 115 000 000 Dollar. Wovon reden diese Zahlen? Von rastlosem Planen, Denken, Taten, von unsäglicher Mühe, von Erfolg. Inmitten der katastrophalen Absatzkrise des Jahres 1920: Die Firma Firestone reduziert die Reifenpreise um 25 Prozent. Das gibt Luft — um 25 Prozent. „Ich bin bereit, mit dem Geschäft zu stehen oder zu fallen", Firestones Credo. Das gibt wie immer den Ausschlag. Wer soll Firestones Aufzeichnungen lesen? Soll ich anfangen aufzuzählen? Lieber setze ich noch ein kennzeichnendes Wort des großen Geschäftsmannes an den Schluß: „Ich weiß nicht, ob ich der Sklave oder Herr dieses Geschäfts bin. Die Hauptsache ist jedoch, daß ich mir über diese Frage keine Sorge mache, denn die Arbeit ist wert, daß sie von mir geleistet wird, sei es nun als Sklave oder als Herr."

Martin Elsäßer. *1529*

Recueil de Renseignements de Tourisme. Veröffentlicht von der Association Internationale des Automobiles — Clubs Reconnus, Paris. Preis 60 Francs.

Diese Sammlung von touristischen Angaben beruht auf jährlich von den einzelnen A. I. A. C. R.-Clubs nachgeprüften Informationen und stellt insofern gewissermaßen das offizielle touristische Nachschlagewerk des europäischen Touristen dar. Die Sammlung umfaßt alle Gebiete, die den fremden Automobilisten interessieren: Paßfragen, Identitätskarte, Verkehrsregelung, Zollgefälle, Triptyques, Carnets, Steuer- und Aufenthaltsgebühren, Zollbüros, Transportfragen, Automobilkarten, Streckenkarten, Hotels, sportliche Veranstaltungen, Feste usw. Die Ausgabe 1929 ist auf 600 Seiten angewachsen und stellt eine wahre Enzyklopädie des internationalen Automobiltourismus dar. Wer vor Antritt einer Auslandreise dieses Buch zur Hand nimmt, wird manchen Fehler und Verdruß sparen. *1526*

Einkommen und Kraftfahrzeughaltung in Deutschland. Von Ziviling. J. A. Bader. Herausgegeben in der Schriftenreihe des Deutschen Automobil-Händler-Verbandes, 50 Seiten, Din-Format C 4, Preis 3,—RM.

Der Verfasser zeigt in breit angelegten Untersuchungen einen vollständigen Aufriß der Zusammenhänge zwischen Einkommenverteilung und Kraftfahrzeugbestand. Es ist der erste Versuch, in exakten, zahlenmäßigen Unterlagen, von den Ländern angefangen bis herab zu den Städten, also auch neben den Provinzen für die mittleren Verwaltungsbezirke, die Beziehung zwischen Einkommen und Kraftfahrzeugbestand zu klären.

Das umfangreiche Tabellenwerk ermöglicht für die einzelnen Bezirke Feststellungen, wieviel Kraftwagen und welcher Stärkeklasse auf Grund der hierfür kaufkraftfähigen Einkommen noch an Erstkäufer abgesetzt werden können. Nicht nur für den Automobilhandel, auch für die Automobilherstellung, für Landstraßenausbau — überhaupt für alle am Automobilverkehr interessierten Wirtschaftskreise und Behörden bringt die Arbeit zahlenmäßige Unterlagen, deren Kenntnis bei der Behandlung von Kraftverkehrsfragen ein praktisches Hilfsmittel ist. *1530*

Die ortspolizeilichen Vorschriften von Groß-Stuttgart, Feuerbach, Zuffenhausen, Münster a. N. Bearbeitet von Polizeiinspektor Walther beim Polizeipräsidium Stuttgart. Verlag Heinrich Fink, Stuttgart.

So sehr es anzuerkennen ist, wenn anerkannte Fachleute auf dem Gebiet des Kraftfahrwesens, wie der Verfasser des Buches, Zusammenstellungen über behördliche und polizeiliche Vorschriften herausgeben, so kann doch andererseits nicht geleugnet werden, daß bereits übermäßig viele solcher Bücher bestehen. Wollte der Automobilist alle Bücher, Karten, Reisewerke und dergleichen mitnehmen und unterwegs benutzen, so würde er wohl nicht nur einen besonderen Koffer hierfür, sondern vor allen Dingen mehr Zeit benötigen, als ihm das Automobilfahren selbst, das doch schließlich der Zweck des Automobilismus ist, gestattet. *1646*

(Schluß von Seite 316)

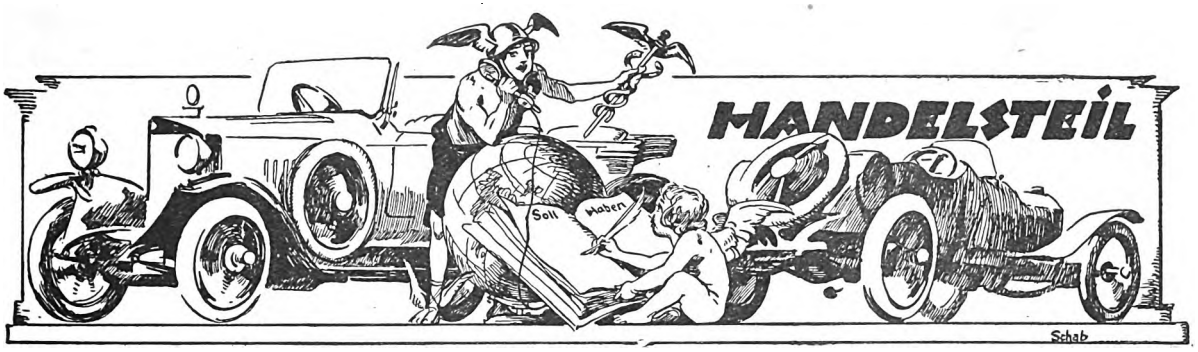
gekreuzt werden müßte. Es darf nicht scharf vor dem überholten Fahrzeug wieder gegen die Straßenmitte eingebogen werden.

Einem vorfahrenden Motorfahrzeug weicht der Postwagen immer bergseits aus.

Die Postautomobile zeigen vorn neben dem Motor und hinten je eine Scheibe mit gelbem Posthorn auf schwarzem Grund. Sie verwenden ein Dreiklanghorn. Mehrklanghörner dürfen auf Bergpoststraßen nur von den Postautomobilen verwendet werden.

Folgen dem ersten Automobil eines Postkurses noch Beiwagen, so zeigt jedes Postauto, dem ein weiteres folgt, vorn neben dem Motor eine rote Scheibe mit weißem Diagonalstrich. *1641*

Digitized by Google



Stärkerer Zollschutz Voraussetzung für die Bildung eines deutschen Autotrustes

Dr.-Ing. W. Scholz, der Generalsekretär des Reichsverbandes der Automobilindustrie, hat in der Mitgliederversammlung des Verbandes einen ausführlichen Lagebericht erstattet, der in dem soeben erschienenen Jahrbuch*) des Verbandes veröffentlicht worden ist und jetzt der Oeffentlichkeit auch in Form eines Sonderdrucks unterbreitet wird. Dr. Scholz geht in dem Bericht auch ausführlich auf die Zollfrage ein. Er führt aus, daß die für die Automobilindustrie in der sogenannten Kleinen Zollnovelle festgelegten degressiven Tarifsätze, welche im Jahre 1925 in Kraft traten, als sogenannte Erziehungszölle einen Druck auf die Werke mit der Wirkung einer raschen Rationalisierung ausüben sollten. Tatsächlich habe die vorgesehene Herabsetzung der Zölle, deren tiefsten Stand von durchschnittlich etwa 17 Prozent seit dem 1. April 1928 erreicht ist, nicht zu der erstrebten Gesundung geführt, sondern die Wettbewerbsfähigkeit gegenüber dem durch weit höhere Zölle geschützten Ausland immer mehr geschwächt. Die in überaus scharfem Wettbewerb stehenden einheimischen Werke könnten nicht nur den gesamten Inlandbedarf decken, sondern seien darüber hinaus auf den Export angewiesen. Die Voraussetzungen für eine preisverteuernde Wirkung der Zölle seien daher hier nicht gegeben. Die Erhöhung der Zölle könne nur das Ziel haben, den Absatz zu schützen, um den Werken eine Vergrößerung ihrer Herstellungsserien und eine bessere Ausnutzung ihrer Produktionskapazität durch eine Senkung der Gestehungskosten, bessere Rentabilität und ausreichende Kapitalbildung zu ermöglichen. Die Autozölle müßten also so gestaltet werden, daß sie die wesentlich höheren Sätze der großen automobilbauenden Länder Europas zu kompensieren vermögen. Es erscheine vielleicht nicht ausgeschlossen, eine solche Gleichstellung auf dem Wege internationaler Verträge zu erreichen, die gleichzeitig eine weitgehende Beseitigung der Handelshemmnisse innerhalb der europäischen Märkte unter Abhaltung der amerikanischen Konkurrenz ermöglichen.

An anderer Stelle seines Berichtes hebt dann Dr. Scholz hervor, daß wenig Aussicht für den Zusammenschluß des Personenwagenbaus bestehe, solange nicht der Kapitalmarkt die Sicherheit hat, daß mit zuverlässiger Hilfe der Regierung gegenüber allen von innen und außen kommenden Bestrebungen gerechnet werden kann, die auf eine Beeinträchtigung des Kraftverkehrs und der einheimischen Industrie hinzielen. Diese Sicherung könne in absehbarer Zeit nur durch einen stärkeren Zollschutz erreicht werden. Erst nach einer befriedigenden Regelung der Zollfrage in dem angedeuteten Sinne könne dem auf weite Sicht notwendigen Zusammenschluß mit Aussicht auf Erfolg nähergetreten werden.

Aus diesen Ausführungen darf man schließen, daß der schleppende Verlauf, den die Zusammenschlußverhandlungen bisher genommen haben, mit der Zollschutzfrage recht eng zusammenhängt. *1622*

*) Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie, 5. Jahrg., soeben erschienen im Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau, Preis 10 M., zuzügl. 0,50 M. Porto.

Ersparnisse im Omnibusbetrieb durch teure Garagenmiete

Die Omnibusgesellschaft von Pittsburgh betreibt sieben Stadt- und vier Vorortstrecken, die alle vom Mittelpunkt des Geschäftsviertels ausgehen. Ihre wichtigste Garage liegt etwa 10 km von diesem Ausgangspunkt entfernt in der Nähe des Außenendes mehrerer Strecken. Der Platz für sie ist insofern günstig, als der Betrieb mit Fahrten in die Stadt beginnt und mit Fahrten in der Gegenrichtung endigt, so daß Leerfahrten vermieden werden. Nur am Morgen und Abend müssen einige Einlegewagen die Strecke gegen den Verkehrsstrom leer befahren. Eine Erweiterung des Verkehrs nach einer Richtung, fern von der genannten Garage, zwang die Omnibusgesellschaft, sich nach neuen Räumen umzusehen, wo sie ihre Omnibusse unterstellen könnte. Sie wurde dabei vor die Frage gestellt, ob es vorteilhafter sei, für eine Garage im Innern der Stadt 67 Cents Miete für einen Quadratfuß zu bezahlen oder im Außengebiet nur 40 Cents. Eine vergleichende Berechnung ergab, daß die Garage im Innern der Stadt zwar 8000 Dollar Miete mehr kostet als die billigere im Außengelände, daß aber an Leerläufen durch sie über 16 000 Dollar erspart würden, wobei gewisse Erschwernisse des Betriebes durch Verteilung der Wagen auf zwei Stellen berücksichtigt sind. Die teure Garage, in der 45 Omnibusse untergebracht werden können, bedeutet also eine Ersparnis von über 8000 Dollar. Da sie zurzeit nicht voll ausgenutzt wird, wird ein Teil davon zum Unterstellen von Privatwagen vermietet. Bei einer Miete von einem Dollar für den Tag, 4 Dollar für die Woche und 10 bis 12 Dollar für den Monat, bringt das monatlich noch 800 bis 900 Dollar ein. Die Zeitschrift Bus Transportation bringt Einzelheiten über den Gang der Berechnung und liefert dabei ganz interessante Zahlen aus dem amerikanischen Omnibusbetrieb. Sie hier wiederzugeben, würde zu weit führen, es genüge nur die wertvolle Feststellung, daß eine hohe Ausgabe sehr wohl berechtigt sein kann, wenn ihr Ersparnisse an anderer Stelle gegenüberstehen, und daß es nicht immer richtig ist, wenn verschiedene Wege offen stehen, den billigsten zu gehen, soweit die Ausgaben unmittelbar in Frage kommen.

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen

Firma	Letzte Divid.	Datum 1. 7.	10. 7.	25. 7.
Adler	0	50	51	50
Allg. Berl. Omnibus	10	166	170	175
AEG.	8	192	195	197
Augsb.-Nrbg. (MAN.)	6	93	91	89
Bln.-Karlsr. (DWF.)	0	61	59	66
Calmon	0	30	26	28
Chillingworth	8	87	82	82
Continental	7	165	164	160
Daimler-Benz	0	57	56	52
Dürener Metallw.	10	157	148	164
Dürkopp	0	25	25	25
Frankf.-Pokorny	4	45	57	54
Hanomag	0	—	45	44
Harb. Gummi (Phoenix)	0	—	68	68
Horchwerke	8	97	97	94
Kronprinz	5	70	71	70
Magirus	0	22	—	21
Motorenfabrik Deutz	0	65	65	5
NAG.	0	27	22	22
NSU.	0	—	—	—
Nürnb. Herkules	0	40	—	—
Peters Union	5 1/4	125	122	121
Siemens & Halske	14	384	397	384
Vomag	6	80	79	80
Wanderer-W.	6	85	81	68

Kleinhandelspreise Berlin

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin (D. A. P. G. Olex)	Juli 29	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	44,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch (D. A. P. G. Olex)	„	37,— „
Oel (Olexol I Sommeröl)	„	136,25 M/100 kg
Oel (Olexol II. „)	„	131,25 M/100 kg

Kraftwagenbereifung

Type Ballonreifen für Wulstfelgen

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	55,30	8,70
760× 90	58,60	9,—
765×105	73,—	11,—
815×105	77,30	11,75
820×120	92,50	13,75
880×120	102,50	14,55

Ballonreifen für Wulstfelgen

715×115	54,10	9,85
730×130	64,70	12,15
775×145	77,30	12,55

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen) 4. 7. 29

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,50
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	162,50—165,00

(Berlin Juli 29)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 79,00
Zink	„ 49,75
Barr-Aluminium	„ 194,00
Zinn (Hamburg Termin Juli)	„ 429,50
Antimon	„ 66,00
Kupfer	„ 142,68

Reichsindex Juni 153,4. 1913 =100.

Firmenberichte

Geschäftsbericht der Daimler-Benz AG., Berlin-Stuttgart, für das Jahr 1928,

mitgeteilt vom Vorstande

In dem Kampf, den die deutsche Automobilindustrie seit Jahren führt, steht die Daimler-Benz-Aktiengesellschaft, welche fortlaufend das Ziel verfolgt, den Weltruf der Namen Daimler und Benz durch Lieferung hochqualifizierter Erzeugnisse zu pflegen und zu erweitern, in erster Linie. Es erscheint uns angebracht, an dieser Stelle auf die besonderen Schwierigkeiten hinzuweisen, unter denen sich dieser Kampf vollzieht, und zugleich einen Rückblick auf die Entwicklung der letzten Zeit zu geben, um der heutigen Situation gerecht zu werden. Nach dem Kriege waren die Werke vor die Notwendigkeit gestellt, sich den von Grund aus veränderten Verhältnissen anzupassen. Die Schwierigkeiten, welche die politischen und wirtschaftlichen Umwälzungen mit sich brachten, ließen die Durchführung der erforderlichen Umstellung nicht zu.

Späterhin trat dem Willen zur Umstellung und Rationalisierung Kapitalmangel und geringe Kaufkraft hemmend entgegen. An Stelle einer Stärkung der Automobilindustrie durch eine Zollpolitik, wie sie andere Automobile bauende Nationen als selbstverständlich ansehen, wurden in dem verarmten und unter Steuern und hohen Zinssätzen leidenden Deutschland Deszendenz-Zölle eingeführt, deren Wirkungen bekannt sind. Es genügt an dieser Stelle der Hinweis, daß für unsere Erzeugnisse seit Jahresfrist der jetzige deutsche Zollsatz unter der Hälfte desjenigen liegt, den Amerika zur Abwehr gegen die Einfuhr erhebt. Andere Produktionsländer erheben bis zu 60 Prozent, also ein Mehrfaches der deutschen Zölle, während unsere Zölle noch nicht einmal genügen, um das auszugleichen, was die deutsche Industrie an sozialen Lasten und Steuern mehr zu tragen hat als andere Länder. Die schwierige Lage Deutschlands wird durch diese Tatsache besonders gekennzeichnet, wobei zu berücksichtigen ist, daß es sich gerade bei der Automobilindustrie, als der Produktionsstätte des modernsten Verkehrsmittels, um einen der notwendigsten nationalen Wirtschaftskörper handelt. Auch durch die Steuerformel, die viel zu spät eine Aenderung erfuhr, wurde die Entwicklung gehemmt.

In dieser Periode schärfsten Kampfes setzte die Einfuhr ausländischer Automobile, begünstigt durch den fortschreitenden Abbau der Zölle, in großem Stile ein. Irreführende und falsche Betrachtungen über die Lage und Bedeutung der deutschen Automobilindustrie wirkten mit, um der Ausbreitung des fremdländischen Wagens Vorschub zu leisten. Jahrelange Arbeit war erforderlich, um dem deutschen Wagen trotz aller sich entgegenstellender Schwierigkeiten wieder die ihm gebührende Geltung und Anerkennung zu verschaffen.

Digitized by Google

Als ein bemerkenswerter Wendepunkt in der geschilderten Entwicklung darf die letztjährige internationale Automobilausstellung in Berlin angesehen werden, da sie erstmalig auf deutschem Boden den Beweis erbrachte, daß die deutsche Automobilindustrie hinsichtlich Konstruktion, Ausführung, Qualität und Preis der Auslandskonkurrenz die Spitze zu bieten vermag. Es kann daher die zuversichtliche Hoffnung ausgesprochen werden, daß die deutsche Automobilindustrie trotz der durch Kapitalarmut und unzureichenden Zollschutz bedingten Schwierigkeiten ihre Aufbauarbeit erfolgreich durchführen wird.

Angesichts der Stellung, die unsere Gesellschaft in der deutschen Automobilindustrie einnimmt, treffen die vorstehenden Ausführungen in erheblichem Maße für uns zu. Hierbei ist die besondere Aufgabe zu berücksichtigen, die infolge der im Jahre 1926 beschlossenen Fusion zwischen der Daimler Motoren-Gesellschaft und der Benz & Cie. A.G. durchzuführen war. Es hat mehrjähriger intensiver Arbeit bedurft, um die Ziele dieser Verschmelzung in konstruktiver, fabrikatorischer und organisatorischer Hinsicht zu erreichen. Die letzten Auswirkungen dieser Verschmelzung können erst jetzt in Erscheinung treten. Die gewonnenen Erfahrungen bedingen es, daß wir den Gedanken weiterer Zusammenschlüsse mit größter Aufmerksamkeit, aber auch mit vorsichtiger Prüfung verfolgen.

Auf Grund der bei sportlichen Veranstaltungen gesammelten Erfahrungen und unter Berücksichtigung der eingehend studierten Marktverhältnisse wurde das Typenprogramm aufgestellt, an dessen Durchführung und Vereinfachung zielbewußt gearbeitet wird, so daß wir heute nur noch vier Grundtypen herstellen: 1. Typ Stuttgart in seinen beiden Arten 2 Liter und 2,6 Liter; 2. Typ 320/3 Liter bzw. 350/3,5 Liter; 3. Achtzylindertyp Nürburg 4,6 Liter; 4. den Kompressorwagen in seinen verschiedenen Arten. Unser Nutzwagenbau erzeugt Last-, Lieferwagen und Fahrzeuge für die Personenbeförderung von 1 t Traggewicht an bis zum großen Sechsradwagen. Im Bau und in der Anwendung von Rohölmotoren nach eigenen Patenten haben wir wiederum bemerkenswerte Fortschritte erzielt. Unsere Arbeiten auf diesem Gebiete wurden durch die Verleihung der Dewar Trophy für die beste technische Leistung in England des Jahres 1928 anerkannt.

Die Erzeugnisse des Karosseriewerkes Sindelfingen sowohl in Personen- als auch in Omnibuskarosserien haben sich durch ihre Form und Qualität ihre Beliebtheit und Bevorzugung erhalten. Das Werk Marienfelde dient als ausgedehnter Reparaturstützpunkt für unser großes Berliner Geschäft und außerdem zur Erzeugung von Spezialfabrikaten. Unsere Verkaufsorganisation im In- und Auslande wurde mit Nachdruck ausgebaut. In Deutschland haben wir 31 Verkaufsstellen mit Reparaturwerkstätten, 14 Großvertreter, 183 Händler und Vermittler; im Auslande 9 eigene Gesellschaften und 38 Vertretungen, außerdem ausreichende Ersatzteillager sowohl in Deutschland wie im Auslande, um unsere Kundschaft jederzeit bedienen zu können. Im abgelaufenen Geschäftsjahr gelang es uns, den Umsatz weiter auf 130 Millionen zu steigern. Die Kurve der Automobilisierung Deutschlands zeigt indes nicht den Verlauf, wie er an Hand der Zahlen anderer Länder prophezeit wurde, sie ist noch dauernd großen Schwankungen unterworfen. Der Bestand an Personenfahrzeugen betrug in Deutschland Ende 1928 rund 400 000 Stück gegen rund 21 Millionen Stück in Amerika, rund 800 000 Stück in Frankreich, rund 1 Million in England.

Ueber das laufende Geschäftsjahr ist zu sagen, daß sich die Umsätze und die Verkaufsziffern in den ersten 4 Monaten um etwa 10 Prozent gehoben haben, was um so erfreulicher ist, als die ungewöhnlich lange Frostperiode auf den Absatz naturgemäß ungünstig eingewirkt hat. Der Monat April hat uns ziffernmäßig das stärkste Verkaufsgeschäft seit Bestehen unserer Werke gebracht. Unsere Unternehmungen haben vor dem Kriege nahezu zwei Drittel ihrer Produktion exportieren können. Jahrelanger Aufbauarbeit hat es bedurft, um trotz der vorerwähnten, fast prohibitiven Zollmaßnahmen des Auslandes wieder etwa 15 Prozent unserer Produktion ins Ausland abzusetzen. Wenn wir unter so völlig veränderten Verhältnissen und unter so allgemein schwierigen Umständen uns behaupten konnten, so dürfte diese Tatsache zu der Erwartung berechtigen, daß wir uns auch weiterhin durchsetzen werden. *1633*

Automobilwerke H. Büssing AG., Braunschweig

In dem Geschäftsbericht für das Jahr 1928 heißt es:

Die Beschäftigung im abgelaufenen Geschäftsjahre war bis gegen Ende Oktober eine zufriedenstellende, lediglich die letzten Monate des Geschäftsjahres brachten eine Abschwächung. Es gelang uns, den Gesamtumsatz von 25 300 000 RM. im Geschäftsjahr 1927 auf 32 850 000 RM. im Geschäftsjahr 1928 um 30 Prozent zu steigern. Unser Aktienkapital wurde also 6½ mal oder unter Berücksichtigung des in unserem Portefeuille befindlichen Aktienbesitzes rund 8 mal umgesetzt.

Leider sind, wie bereits im vorjährigen Geschäftsbericht erwähnt, die Verkaufspreise für alle unsere Erzeugnisse unzulänglich, während die fortgesetzte Verbesserung unserer maschinellen Einrichtung sehr erhebliche Aufwendungen verursacht. Vorbesprechungen über den in der Presse vielfach erörterten Gemeinschaftsgedanken haben noch zu keinem Resultat geführt, wir stehen grundsätzlich auf dem Standpunkt, daß die Gemeinschaftsarbeit mit einigen finanziell gesunden Firmen den betreffenden Werken neben anderen Vorteilen eine Typenbeschränkung und damit eine weitgehende Unkostenherabsetzung erlauben würde.

Eine Anregung, die früher bestandene Preiskonvention erneut ins Leben zu rufen, haben wir abgelehnt, da mit Rücksicht auf die finanziellen Verhältnisse mehrerer Konkurrenzfirmen ein Innehalten der Bestimmungen unseres Erachtens nicht zu erreichen ist und somit diejenigen Firmen, die sich wirklich daran halten, in ihrer Bewegungsfreiheit benachteiligt werden.

Digitized by Google

Den Ausbau unseres Exports haben wir weiter fortgesetzt und zufriedenstellende Resultate erzielt.

Zur Zeit der Berichterstattung ist an Stelle des in den letzten Monaten des Geschäftsjahres 1928 und namentlich in den ersten Monaten des Geschäftsjahres 1929 infolge starken Frostes einsetzenden nachlassenden Auftragseinganges eine sehr gute Beschäftigung eingetreten, so daß wir in zwei, teilweise sogar in drei Schichten voll arbeiten.

Mit Rücksicht auf die fortgesetzte Steigerung aller mit der Fabrikation verbundenen Kosten und die eine Kapitalneubildung unmöglich machende Besteuerung sind wir nicht in der Lage, etwas über die kommende Entwicklung zu sagen. *1632*

Automobilfabrik Komnick AG., Elbing. Die in dem vorigen Geschäftsbericht zum Ausdruck gebrachte Erwartung auf Besserung hat sich erfüllt. Zwar schneidet das letzte Geschäftsjahr noch mit einem Verlust von 92 184,80 RM. ab, dennoch muß das Ergebnis als wesentlich günstiger gegenüber dem der beiden Vorjahre bezeichnet werden. Die Vorteile aus der Aufnahme neuer Typen haben sich zum Teil bereits ausgewirkt. Besonders die Traktorenfabrikation hat guten Absatz und bessere Auswertungsmöglichkeit zur Folge gehabt. Der Umsatz hat sich denn auch gegenüber dem Vorjahre wesentlich erhöht, und zwar um 20 Prozent. Eine noch größere Umsatzsteigerung wäre infolge des zweckmäßigen Fabrikationsprogrammes und der guten Nachfrage, die die Erzeugnisse fanden, zu erzielen gewesen, wenn dem Unternehmen das zur Erhöhung der Produktion erforderliche Betriebskapital zur Verfügung gestanden hätte. Der bisherige Verlauf des Geschäftsjahres 1929 läßt die Hoffnung auf eine weitere Besserung berechtigt erscheinen. Aus den erwähnten Gründen kann sie aber nur langsam fortschreiten. Eine unerträgliche Höhe haben Steuerbelastung und soziale Abgaben erreicht. *1631*

Zahnradfabrik Aktiengesellschaft, Friedrichshafen a. B. Im Jahre 1928 war die Beschäftigung durchweg zufriedenstellend. Der Umsatz konnte um 25 Prozent gesteigert werden. Die lebhafte Nachfrage nach den Erzeugnissen der Firma erforderte wiederum erhebliche Maschinenbeschaffungen und weiteren Ausbau der Fabrikationseinrichtungen in Friedrichshafen, als auch in der Berliner Niederlassung. Die Durchführung dieser Betriebserweiterungen erfolgten aus eigenen Mitteln. Der hohe Stand der Z.-F.-Erzeugnisse berechtigt zu der Hoffnung, die Stellung der Zahnradfabrik innerhalb der Automobilindustrie auch fernerhin zu festigen, zumal der Bezug fertiger Einbauteile allmählich auch in Deutschland immer mehr Anwendung findet und das Interesse an neuen Lösungen im Getriebebau, an denen Friedrichshafen mit Nachdruck arbeiten, zurzeit allgemein sehr lebhaft ist.

Die Bilanz schließt nach angemessenen Abschreibungen einschließlich Vortrag aus 1927 mit einem Gewinn von 149 173,78 RM., aus dem 7 Prozent Dividende vorgeschlagen wird. *1628*

NSU. - Wanderer. Zusammenlegung der Motorradfabrikation. Auf dem Wege zur Rationalisierung in der Kraftfahrzeug-Industrie ist soeben ein bedeutsamer Schritt vorwärts erfolgt. Während die Bemühungen, zum mindesten im Lastkraftwagenbau zu einer allgemeinen Verständigung und Produktionsaufteilung zu gelangen, infolge der verschiedenartigen Widerstände immer noch nicht zu konkreten Ergebnissen geführt haben, haben sich die NSU. Vereinigte Fahrzeugwerke AG. Neckarsulm und die Wanderer-Werke in Chemnitz entschlossen, die Erzeugung und den Vertrieb von Motorrädern zusammenzulegen. Die Produktion soll, wie wir hören, auf den Anlagen von NSU. konzentriert und nach einem gemeinsam aufgestellten Programm durchgeführt werden. Der Name der Motorradmarke wird in Zukunft vermutlich NSU-Wanderer lauten. Die beiderseitigen Vertriebsorganisationen werden umgestellt und der Verkauf wird über den Absatzapparat von NSU. erfolgen. Die Wanderer-Werke erhalten hierfür eine gewisse Entschädigung, doch ist die Erledigung dieses finanziellen Teil noch nicht völlig perfekt gemacht.

Man verspricht sich sowohl bei der Produktion als auch im Absatz von der Zusammenlegung eine recht beträchtliche Unkostensenkung und Spesenersparnis. Eine aktienmäßige Transaktion ist, wie uns versichert wird, im Zusammenhang mit dieser Umstellung nicht beabsichtigt, und auch ein Austausch von Vorstands- oder Aufsichtsrats-Mitgliedern wird — zumindest vorläufig — nicht erfolgen. Da die Motorradproduktion, die bei NSU. das Rückgrad der Fabrikation bildet, auch bei den Wanderer-Werken einen sehr erhblichen Teil des Produktionsprogramms bisher ausgemacht hat, werden jedoch zweifellos die Beziehungen der beiden Gesellschaften in finanzieller Hinsicht sehr eng werden.

Die Notwendigkeit einer Rationalisierung geht übrigens daraus hervor, daß, wie gemeldet wird, die Arbeitszeit bei NSU. auf drei Tage in der Woche verkürzt worden ist. Außerdem sollen 800 Mann der Belegschaft entlassen werden. In Anbetracht der bevorstehenden Uebernahme der Motorradproduktion von Wanderer auf die NSU.-Anlagen ist anzunehmen, daß es sich hierbei um vorläufige Maßnahmen handelt.

Unser ständiger Mitarbeiter für den Handelsteil schreibt uns hierüber wie folgt:

Das Abkommen NSU.-Wandererwerke, das mehr einen Uebergang der Motorradfabrikation von Wanderer auf NSU. bedeuten dürfte als eine Gemeinschaftsarbeit, überrascht deshalb, weil die Wandererwerke AG. noch in ihrem Geschäftsbericht für 1928 mitgeteilt haben, daß für die Abteilung Motorradbau erhebliche Aufwendungen für Neukonstruktionen und Verbesserungen gemacht wurden, und daß auch der Verkaufsapparat neu organisiert worden sei. Ob diese Aufwendungen lohnend waren, bleibt jetzt dahingestellt, nachdem die Wandererwerke in Zukunft, soweit verlautet, nur noch Ersatz- und Zubehörteile für Motorräder herstellen werden und auch der Verkaufsapparat der NSU. für den künftigen Vertrieb eingesetzt werden soll. Ob die bei Wanderer ursprünglich für den Motorradbau gemachten Investierungen zum Teil der Automobilproduktion nutzbar gemacht werden können, die in der letzten Zeit bereits stark ausgebaut worden ist und wohl noch weiter forciert werden soll, scheint zweifelhaft. Allerdings hört man, daß ein Teil der Einrichtungen der Wandererwerke, soweit sie den Motorradbau betreffen, nach Neckarsulm überführt werden sollen. — Es wäre interessant zu hören, wie die finanziellen Auswirkungen des Abkommens sind, nachdem versichert wird, daß aktienmäßige Maßnahmen nicht erfolgen sollen, also zu hören, welche Entschädigung später den Wandererwerken für den Uebergang ihrer Motorradabteilung auf NSU. gewährt wird, bzw. nach welchem Modus die Entschädigung errechnet werden soll. Die Transaktion als solche, die zweifellos wesentlich auf den Einfluß, den die Dresdner Bank bei beiden Gesellschaften besitzt, zurückzuführen ist, muß im Interesse einer Konsolidierung der deutschen Motorradindustrie begrüßt werden. Voraussetzung für die Erreichung des angestrebten Zieles ist es allerdings, daß es tatsächlich gelingt, den Umsatz entsprechend zu vergrö-

Digitized by Google

ßern, weil es nur dann möglich sein wird, die Kosten pro Erzeugungseinheit wesentlich zu senken. Vielleicht gelingt es dabei, die Beziehungen zu den Fiatwerken entsprechend auszunutzen. Chassis und Motoren werden in Neckarsulm bekanntlich noch für die Heilbronner Fiat-NSU.-Gesellschaft gebaut. *1621*

Horch-Werke AG., Berlin-Zwickau. Im Berliner Zulassungsprospekt über 2 012 000 RM. Stammaktien wird mitgeteilt, daß der Geschäftsgang der Horch-Werke in den letzten Monaten weiter zufriedenstellend war und daß eine weitere Umsatzsteigerung von 50 Prozent gegenüber der gleichen Zeit des Vorjahres erzielt werden konnte. Der Umsatz 1927/28 betrug 28,21 Mill. RM. und lag also bereits wesentlich über den Ziffern für die beiden Jahre 1925/26 bzw. 1926/27, die 13,14 und 18,76 Mill. RM. ausmachten. In einem Status zum 31. März 1929 wird im Vergleich zur Bilanz per 31. Oktober 1928 allerdings mitgeteilt, daß die Bankschulden von 5,74 auf 7,41 Mill. RM., die Kreditoren und Akzepte von 6,65 auf 8,17 Mill. RM. gestiegen sind.

DKW. Zschopauer Motorenwerke. Die unter diesem Namen bekannten Zschopauer Motorenwerke I. S. Rasmussen AG. in Zschopau beabsichtigen, ihr seit der Goldumstellung trotz beträchtlicher Expansion unverändert gelassenes Aktienkapital von nom. 1 Mill. RM. zwecks besserer Anpassung an den vervielfachten Umsatz in nächster Zeit zu erhöhen. (Umsatz 1926 13 Mill. RM., 1927 21 Mill. RM., 1928 42 Mill. RM., erstes Halbjahr 1929 rund 35 Mill. RM.) Die in den Jahren 1927/28 aufgenommene Fabrikation von Sechs- und Achtzylindermotoren soll durch die Interessennahme an den Audi-Werken in Zwickau, die nunmehr auch die Fabrikation eines Qualitäts-Achtzylinderwagens mittlerer Preislage aufgenommen haben, eine bessere Ausnutzung dieser Anlagen ermöglichen. In diesem Jahre hat infolge des langen Winters der Absatz in Krafträdern um sechs bis acht Wochen später eingesetzt, so daß durch die hierdurch bedingte längere Lagerfabrikation erhebliche Mittel festgelegt wurden. Um einen Ausgleich zu schaffen und den durch die erhöhten Umsätze bedingten größeren Kapitalbedarf zu dekken, ist eine Kapitalerhöhung geplant.

Apollo-Werke AG. in Apolda. Es hat sich der Vorjahrsverlust (69 508 RM) um weitere 41 115 RM. erhöht. Der Verlust für das Berichtsjahr wird von der Verwaltung darauf zurückgeführt, daß es nicht möglich war, eine konkurrenzfähige Zugmaschine zu schaffen; um weitere Verluste an diesem Projekt zu vermeiden, habe man die Herstellung von Zugmaschinen aufgegeben. Wie weiter mitgeteilt wird, haben sich die Lieferung von Ersatzteilen und das Reparaturgeschäft seit April 1929 sehr gut angelassen, wie auch durch Vermietung nicht benutzter Fabrik- und Kontorräume annehmbare Einnahmen erzielt werden konnten. Weiter bestehe die Aussicht, gewinnversprechende Ersatzfabrikationen aufzunehmen.

Robert Bosch AG., Stuttgart. Das Geschäftsjahr 1928 hat laut Geschäftsbericht eine beträchtliche Erhöhung des Absatzes gebracht. Dagegen ist der Wertumsatz infolge des anhaltenden Preisdruckes nur mäßig gestiegen. Nachdem in den ersten sechs Monaten eine Umsatzsteigerung von etwa 25 Prozent eingetreten war, mußte man in der zweiten Jahreshälfte zur Verkürzung der Arbeitszeit und auch zu Entlassungen schreiten. Bei der engen Verflechtung des Unternehmens mit der Automobilindustrie werde es durch deren starke Saisonschwankungen natürlich in Mitleidenschaft gezogen. Am 31. Dezember 1928 waren in Deutschland außer den eigenen Verkaufshäusern und Zweigstellen insgesamt 64 selbständige Bosch-Dienststellen tätig. Der Auslandabsatz hat sich seit dem Kriegsende mehr als verdoppelt. Wertmäßig überschreitet er heute die Vorkriegszahl. Zur Hebung des Geschäftes in Frankreich hat sich die Gesellschaft an der Société des Ateliers de Constructions Lavalette in Paris beteiligt, die aus diesem Anlaß ihr Kapital auf 30 Mill. Fr. erhöhte. In Budapest wurde Mitte Dezember 1928 ein Neubau bezogen, auch das Prager Verkaufshaus mußte vergrößert werden. Die Schweizer Verkaufshäuser konnten ihren Umsatz gegenüber dem Vorjahre steigern.

Die Bosch Metallwerk AG. in Feuerbach ist im abgelaufenen Geschäftsjahr durch Verschmelzung ganz mit der Gesellschaft vereinigt worden. Von der Allgemeinen Elektricitätsgesellschaft, Berlin, wurde ab 1. Juli 1928 der Geschäftsbetrieb der Mea-Werke in Feuerbach mit den zugehörigen Gebäuden und Einrichtungen übernommen, der zur Ersparung von Betriebskosten jedoch am 1. Oktober 1928 stillgelegt wurde.

Mit dem Auftragseingang im laufenden Geschäftsjahr ist die Verwaltung bis jetzt zufrieden. Nach den notwendigen Sonderabschreibungen auf die Anlagen verbleibt ein Reingewinn von 1,922 Mill. RM. zuzüglich Vortrag aus 1927 mit 434 441 RM.

Annener Gußstahlwerke AG., Annen. Vor einiger Zeit wurde berichtet, daß die Annener Gußstahlwerke AG. erstmalig in Deutschland einen Hochfrequenztiegelofen in Betrieb setzen, durch den die bekannte besondere Qualität der Tiegelstähle auf Grund der hierbei angewandten Hochfrequenzinduktionserhitzung wesentlich verbessert wird. Der Hochfrequenztiegelofen ist in Betrieb und arbeitet den Erwartungen entsprechend. Wenn jetzt mitgeteilt wird, daß bei einer anderen rheinischen Firma die in Deutschland erstmalige Inbetriebsetzung eines Hochfrequenztiegelofens bevorstehe, so widerspricht dies der Tatsache, da die Annener Gußstahlwerke AG. mit einem solchen Hochfrequenztiegelofen bereits im Betriebe sind.

Audiwerke AG., Zwickau. Eine Dividende gelangte für 1928 nicht zur Verteilung. Um neben dem bisherigen 19/100-PS-Audi-Achtzylinder einen zweiten Achtzylinder mittlerer Preislage, welcher seit mehreren Monaten fabrikationsreif ist, nunmehr auf breitere Fabrikationsbasis stellen zu können, beschloß die Generalversammlung eine Erhöhung des Aktienkapitals um 1½ Millionen auf 2,6 Mill. RM. Von der Emission gehen zwei Drittel an die Zschopauer Motorenwerke Rasmussen (DKW.), der Rest wird vom bisherigen Aufsichtsratsvorsitzenden übernommen.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Neuer großer D-Rad-Erfolg

Auf der ADAC.-3-Tage-Harzgeländefahrt schnitt das D-Rad-Team am besten von allen teilnehmenden Mannschaften ab und konnte seine reiche diesjährige Erfolgserie um einen weiteren, hervorragenden Sieg erweitern. Die Strecke stellte ganz unerhörte, noch nie dagewesene Anforderungen an Maschinen und Fahrer. Die ungewöhnlich starken Ausfälle von Teilnehmern legen hiervon beredtes Zeugnis ab. 28 prozentige Steigungen mit Schlaglöchern, Geröllhalden und schlammigen Wasserfurten wechselten miteinander ab und bildeten eine unerbittliche Zerreißprobe für das Maschinenmaterial. Es muß besonders hervorgehoben werden, daß unter den Solomaschinen überhaupt nur 3 D-Räder die Fahrt mitmachten und alle tadellos durchhielten, und daß auch dieser neue D-Rad-Erfolg auf reinen Serienmaschinen erstritten wurde, die jeder D-Rad-Interessent beim Kauf vom Händler erhält. *1640*

Sechs neue Flugweltrekorde. Nicht weniger als sechs neue Weltrekordleistungen hat anfangs Juni der bekannte Flugzeugführer Starke mit Heinkel-Maschinen aufgestellt: Er überbot mit „HD 38" über eine Strecke von 100 km mit 500 kg Zuladung den bisher bestehenden Rekord um 22,9 km, mit „HE 9" über eine Strecke von 500 km mit 1000 kg Zuladung den bisher bestehenden Rekord um 45,3 km, dann mit derselben Maschine über 100 km mit 100 kg Zuladung den bestehenden Rekord um 25,7 km, ferner über eine Strecke von 500 km mit 500 kg Zuladung den von den Vereinigten Staaten gehaltenen Weltrekord um 17 km. Diese Rekorde sind von der FAI. bereits anerkannt worden. Weitere Rekorde brachte ein Flug mit „HE 9" über 1000 km mit 1000 kg Zuladung (Mehrleistung 44,9 km), der zugleich den Wasserflugzeugrekord mit Zuladung von 500 kg um 40,8 km und den Schnelligkeitsrekord für Wasserflugzeuge ohne Zuladung um 11,5 km überbot. Beide Rekordflugzeuge waren mit Bosch-Magnetzündern ausgerüstet. *1635*

Zündapp siegreich im Harz

Mit dem Gewinnen der Klubmeisterschaft bei der Dreitagefahrt quer durch den Harz durch das MVD.-Team auf ihren 300 ccm Zündapp-Maschinen, haben die Zündapp-Werke ihren diesjährigen großen Erfolgen einen weiteren hinzugefügt und ihre unbedingte Zuverlässigkeit und Verwendungsfähigkeit, auch im schwierigsten Gelände, erneut unter Beweis gestellt.

Bei einem Gesamtausfall von 28,5 Prozent der Fahrer blieben alle Zündapp-Räder in dieser größten Zerreißprobe in der Konkurrenz, darunter 2 strafpunktfrei. Von 16 Fabrikmarken erhielten nur 6 keine Strafpunkte bei der Zustandsprüfung der Räder nach Beendigung der Fahrt, darunter Zündapp, die außer der Klubmeisterschaft noch 4 goldene und 3 silberne Medaillen gewannen. *1638*

Die 100. Fahrt
Freiburg (Br.) — Holland
Ein Büssingwagen Type III GL nach 150000 Kilometern! Seit 1927 in Betrieb bei stärkster Beanspruchung. — Reparaturen: 1 Kegelrad, 1 Federblatt

AUTODIKTIONÄR

Soeben erschienen: Band II. Englisch — Französisch — Deutsch

Dreisprachen-Wörterbuch des Kraftfahrwesens. — **Preis pro Band Mark 6.—**

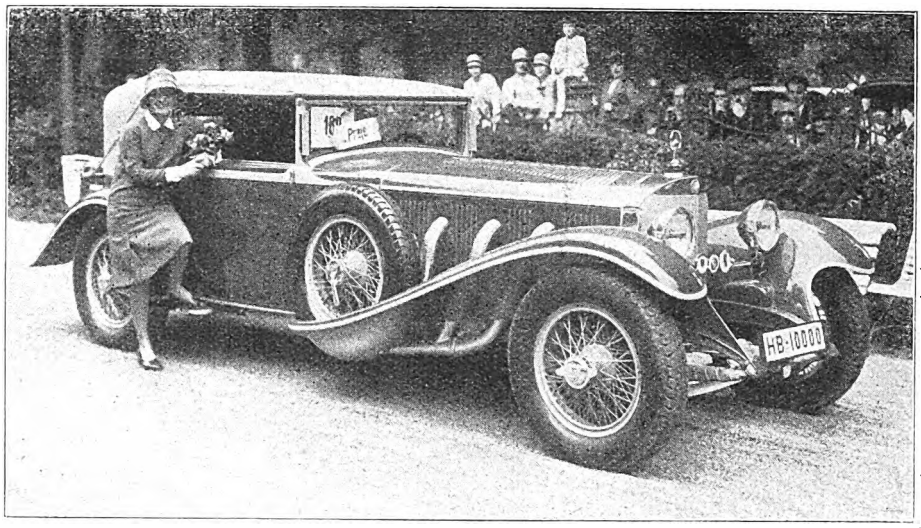
+

Bearbeitet für den Reichsverband der Automobil-Industrie von Automobil-Ingenieur BENNO R. DIERFELD

DR. ERNST VALENTIN VERLAG BERLIN-FRIEDENAU I

Sponholzstraße 7 — Postscheckkonto: Berlin Nr. 3065 — Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 u. 9544

Digitized by Google



In Baden-Baden preisgekröntes Spezial-Kompressor-Sport-Kabriolett, Modell „SS"
Besitzer: Joh. Friedr. Wessels, Bremen

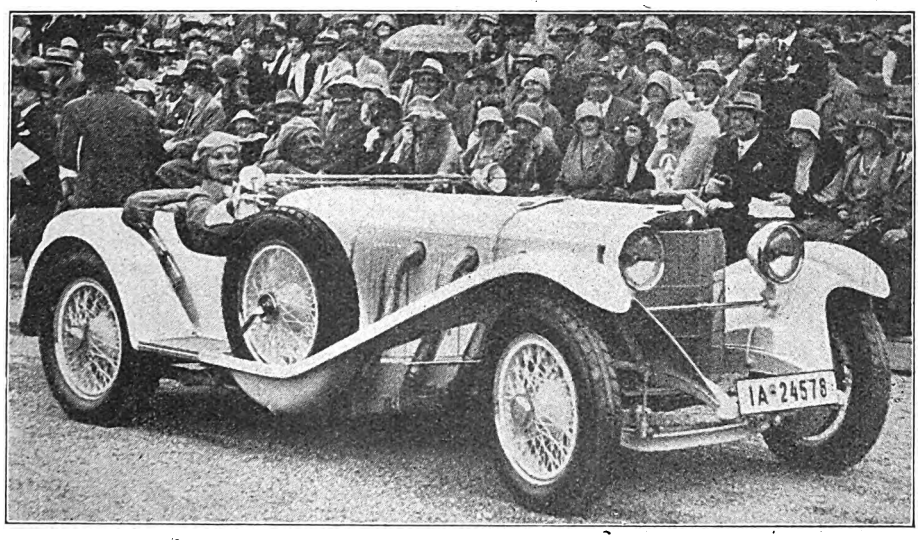
Mercedes-Benz in Baden-Baden

Das Automobilturnier in Baden-Baden — immer ein Höhepunkt sportlicher Leistungen und automobilistischer Eleganz — ist allmählich zum Inbegriff geworden für überragende Erfolge der Marke Mercedes-Benz. Flachrennen, Bergrennen und Schönheitskonkurrenz brachten den Mercedes-Benz-Wagen in diesen Tagen wieder Siege und Auszeichnungen in großer Zahl. — Bei beiden Rennen wurden mit Mercedes-Benz „SSK"-Wagen die besten Zeiten des Tages gefahren und neue Strecken- und Kategorierekorde aufgestellt; während in der Rennwagenklasse Caracciola, Berlin, im Flach- und Bergrennen Sieger war, fuhr bei den Sportwagen Rosenstein, Stuttgart, auf seinem „SSK" beide Male die beste Zeit.

Die Schönheitskonkurrenz brachte den 33 teilnehmenden Mercedes-Benz-Fabrikwagen 24 erste und 5 zweite Preise. In der Konkurrenz für Privatwagen wurden sämtliche 18 teilnehmenden Mercedes-Benz-Wagen prämiiert und zwar mit 12 ersten, 4 zweiten und 2 dritten Preisen, so daß im Gesamtergebnis Mercedes-Benz allein 36 erste Preise davongetragen hat. Dieses ausgezeichnete Ergebnis ist um so eindrucksvoller, als es sich mit wenigen Ausnahmen fast nur um Original-Fabrikkarosserien der deutschen Weltmarke handelte.

Auch bei anderen Wettbewerben der letzten Zeit hat sich Mercedes-Benz wieder rühmlich hervorgetan. So erhielt der „SS"-Kabriolett in Privatbesitz bei der Autoschau des Deutschen Auto-Clubs in Berlin am 16. d. M. neben einem ersten Preis den Spezialpreis als „schönster deutscher Wagen", und bei der am gleichen Tage stattfindenden Schönheitskonkurrenz in Hamburg wurden die teilnehmenden Mercedes-Benz-Privatwagen mit 5 goldenen, 8 silbernen und 1 bronzenen Plakette prämiiert.

Bei einer sehr stark besuchten Schönheitskonkurrenz, die am 9. Juni d. J. unter dem Titel „Concours d'Elégance in Wien stattfand, erhielt der nebenstehend abgebildete „SSK"-Wagen ebenfalls einen ersten Preis.



Der im „Concours d'Elégance" in Wien mit einem ersten Preis ausgezeichnete Mercedes-Benz „SSK"-Wagen des Herrn Direktor Franz Wenzler, Wien

Digitized by Google

Luftbereifung bei den schweizerischen Alpenposten

Welchen Grad von Betriebssicherheit die Luftbereifung im Fernkraftverkehr heute erreicht hat, geht aus den soeben herausgekommenen, sorgfältig zusammengestellten Betriebsergebnissen des Jahres 1928 der schweizerischen Alpenposten hervor.

Darnach entfallen auf eine Gesamtkilometerleistung von 823 522 nur 7 Reifenpannen, d. h. je ein Reifendefekt auf je 117 646 Kilometer.

Bemerkenswert ist, daß sämtliche Alpenwagen der schweizerischen Postverwaltung auf +GF+ Simplex-Rädern laufen. *1634*

„Vomag"-Lastkraftwagen und Omnibusse

Die Vogtländische Maschinenfabrik, Plauen i. V., befaßt sich seit dem Jahre 1915 mit der Herstellung der weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannten „Vomag"-Lastkraftwagen und Omnibusse. Um eine Verbilligung der Fahrzeuge zu erzielen, erfolgte im Laufe der letzten Jahre eine Typenzusammenlegung, und zwar werden nunmehr fabriziert: Ein 3- bis 4-t-Chassis, ein 5-t-Chassis mit drei Radständen je nach Länge der Ladefläche, ein Omnisbus-Chassis mit zwei Radständen.

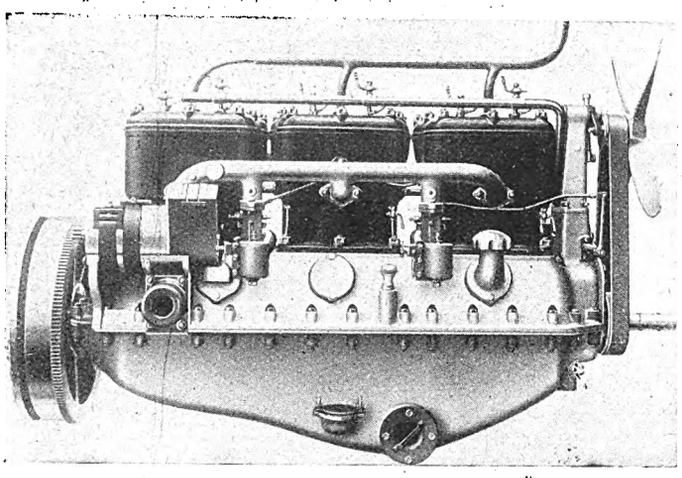


Bild 1. Vomag-Sechszylindermotor

Der Antrieb der Lastwagen erfolgt durch einen Vierzylindermotor mit 115 mm Bohrung, 180 mm Hub, der bei 1200 Umdrehungen 70 PS leistet. Für ein besonders schwieriges Gelände wird ein Vierzylindermotor mit 130 mm Bohrung und 160 mm Hub eingebaut, der bei 1200 Touren eine Leistung von 80 PS besitzt. Beide Motoren entsprechen in ihrem Aeußeren unserem Bild 1 und besitzen in ihrem Kurbelgehäuseoberteil gelagerte Kurbelwellen, Zylinderunterteil, Einblockausführung, Zylinderköpfe geteilt, untenliegende Nockenwelle, Uebertragung mittels Stösselstangen und Schwinghebel auf die Ventile. — Die nach dem Banjosystem hergestellten Jochhinterachsen, deren Konstruktion aus Bild 2 ersichtlich ist, ist aus einem Stück geschmiedet. Die Kraftübertragung erfolgt über ein vorgezogenes spiralverzahntes Vorgelege durch einfachen Stirnradantrieb auf die von Biegungsbeanspruchungen vollständig freien Seitenwellen. Die Fahrgestelle sind für Aufbauten jeder Art verwendbar.

Das aus Bild 3 ersichtliche Omnibus-Fahrgestell mit 5,7 m Radstand ist mit Linkssteuerung,

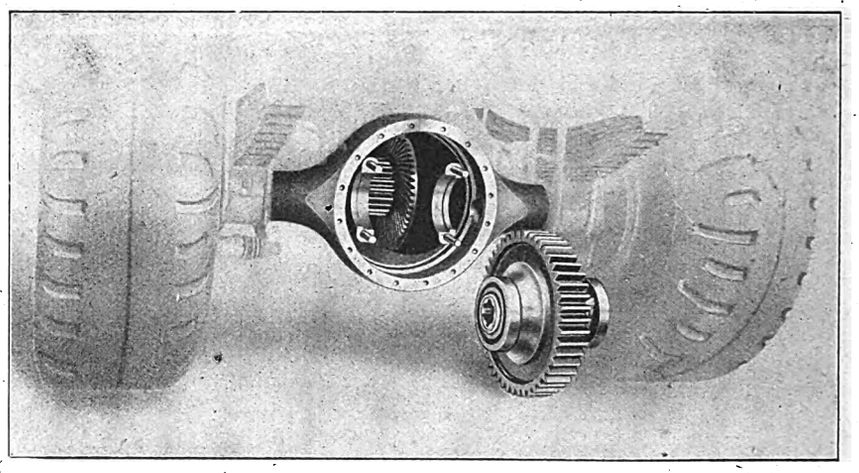


Bild 2. Lastwagen-Hinterachse

hinter dem Führersitz verbreitertem Rahmen, größeren Federlängen, und bei der Hinterachse mit zweistufiger Federung ausgeführt. Die hierfür verwendete Hinterachse entspricht in der Konstruktion

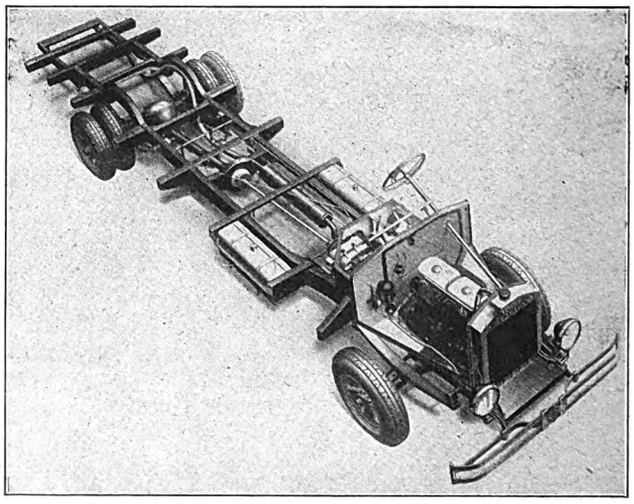


Bild 3. Vomag-Omnibus-Fahrgestell

der Lastkraftwagen-Hinterachse mit dem Unterschied, daß sie mit ihrem flachen Teil nach oben gekehrt ist und die Kraftübertragung von der Kardanwelle durch ein knieförmiges Stück erfolgt. Hierdurch läßt sich eine Tieflagerung des Karosseriefuß-

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Automarkt

Zu verkaufen:

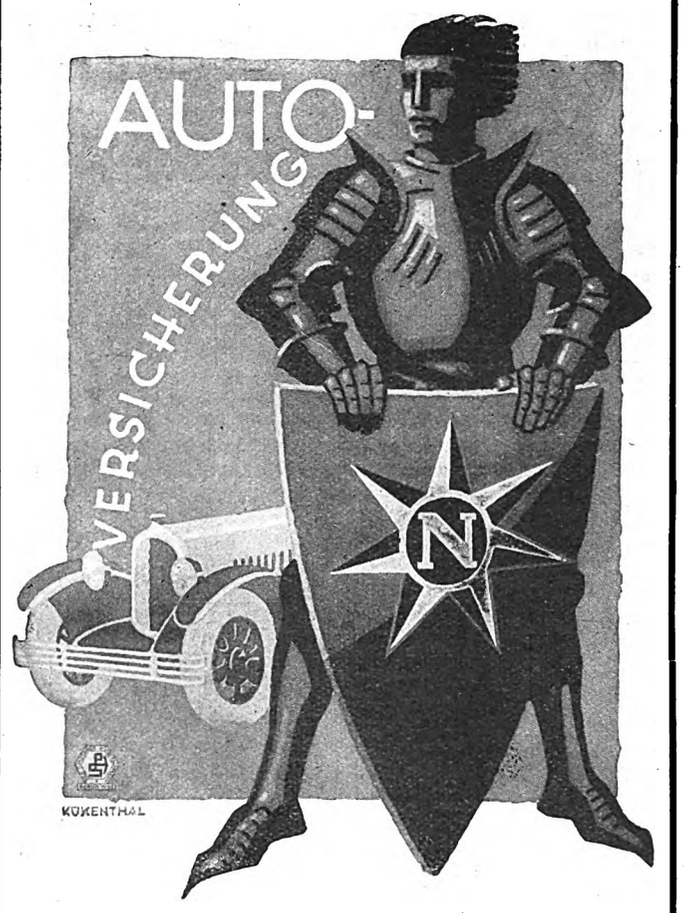
1 Personenwagen, Opel, 4/15 PS, offen, 5fach bereift, äußerst preiswert, abzugeben infolge Anschaffung eines größeren Personenwagens.

Der Wagen ist fahrbereit, versichert bis August.

Württ. Spindelfabrik, G. m. b. H.
Süssen, O.-A. Gislingen (Steige)

bodens auch über die Hinterachse erzielen. Trotzdem sich aus vielen Gründen, deren Erörterung an dieser Stelle zu weit führen würde, für den reinen Nutzwagenbetrieb der Sechszylindermotor bis zu einer Leistung von etwa 80 PS kaum durchsetzen wird, hat die Vogtländische Maschinenfabrik einen Sechszylinder-Lastkraftwagenmotor mit 115 mm Bohrung und 160 mm Hub herausgebracht, der mit stehenden Ventilen ausgeführt ist. Der Motor leistet bei 1300 Touren 90 PS. Für Omnibusse, für deren Betriebserfordernisse der Sechszylindermotor gegenüber dem Vierzylindermotor zweifellos größere Vorteile besitzt, ist ein weiterer Sechszylinder herausgebracht, der bei 120 mm Bohrung und 160 mm Hub eine Leistung von 130 PS besitzt. Er wird auch in Dreiblockausführung mit hängenden Ventilen gebaut.

Abweichend hiervon werden auch seit längerer Zeit bei Omnibus-Fahrgestellen für die Großabnehmer der Vogtländischen Maschinenfabrik die 7-l-Maybach-Motoren mit 94 mm Bohrung und 168 mm Hub, die bei 2000 Touren eine Leistung von 100 PS besitzen, unter gleichzeitigem Einbau eines Dreiganggetriebes der Zahnradfabrik Friedrichshafen verwendet. *1607*



Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs-Actien-Gesellschaft

Berlin-Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Breslau Großer Laden Tauentzienstr. 55

für Auto-Verkaufsstelle geeignet

mit über 5 m breitem Schaufenster, Einfahrt in den Laden vom Hofe aus, ist per 1. Oktober 1929 eventuell früher

zu vermieten

Anfragen an Wilh. Markowicz, Breslau 13, Augustastr. 127

Auto-Fahrschule

für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen

Eintritt jederzeit!

Wilhelm Glöckler

Frankfurt a.M., Höchster Str. 1

Telephon: Maingau 75163

AUTO-ERSATZTEILE

Georg Hermann Müller

Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

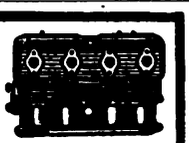
Antoschule Groß-Berlin

Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt.

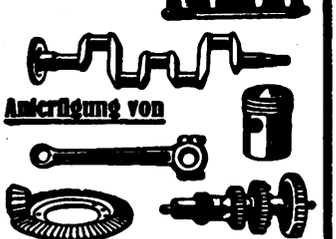
Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit.

Berlin W, Ansbacher Str. 20 a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Stücken von



Anfertigung von



Paul Krahmann

Maschinenfabrik

Berlin N 39, Boyenstraße 11-12

Autofahrschule Gruber

Aelteste Fahrschule Groß-Berlins

Charlottenburg, Knie, Bismarckstr. 108

C1 Steinpl. 5612. Lehrwag. mod. Konstr.

AUTOK

AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit, sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA,-G. · Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207-208

Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Neuzeitliche Kraftwagenkonstruktionen und ihre Beziehungen zur Fahreigenschaft und Wirtschaftlichkeit.** Jurthe. Motorwagen, 20. Januar 1929, S. 35. Vergleich zwischen Deutschland und Amerika. Merkmale neuzeitlicher Wagen. Anschaffungs- und Betriebskosten.

I. **Der Wagen, der Ihren Bedürfnissen entspricht.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 201. Größe, Motorleistung, Betriebskosten und Leistung und ihre Bedeutung für den Wageneigentümer.

I. **Der Familienwagen.** Motor (London), 26. Februar 1928. Beschreibung einer Anzahl kleinerer Wagen, die sich zur Verwendung für eine ganze Familie eignen. Winke für das, was bei der Anschaffung zu beachten ist.

I. **Die Probefahrt.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 139. Worauf man bei einer Probefahrt vor dem Ankauf eines Kraftwagens achten muß.

I. **Autopflege, Autowiederverkauf, Autoreparaturen in den U.S.A.** Riebe. Motorwagen, 20. Jan. 1929, S. 25. Besitzer in Amerika fahren ihren Wagen selbst, müssen daher Unterstützung zur Pflege und Instandhaltung haben. Amerikanische Garagen und deren Betrieb. Wiederverkauf. Ersatzteile.

I. **Die rollende Landstraße.** Autowelt, 16. Februar 1929, S. 6. Beschreibung des Wagenprüfstandes der Benzol-Vereinigung in Bochum, der jedem Kraftwagenbesitzer zur Einregulierung zur Verfügung steht.

II a. **Vorzüge der vielzylindrigen Motoren.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 191. Zunahme der Sechs- und Achtzylinderwagen. 12 und 16 Zylinder können für große Wagen etwas Alltägliches werden.

II a. **Interessante Motoren-Neukonstruktionen.** Autowelt, 9. Februar 1929, S. 11. Zweitaktmotoren.

II a. **Der Schliha-Zweitakt-Motor.** Autowelt, 9. März 1929, S. 13. Zweitaktmotor mit Wasserkühlung. Kraftrad mit Schliha-Motor steuerfrei.

II a. **Motoren 1929.** Merkur. Autowelt, 5. Januar 1929, S. 6. Achtzylindermotoren. Mercedes, Benz, Opel, Stoewer, Mannesmann, Daimler-Benz.

II a. **Neue Salonomnisbusse für die Londoner Omnisbusgesellschaft.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. 23. Omnibusse mit 32 Sitzplätzen. Sechszylindermotor, der bei einer 100 Stunden dauernden Probe 102 PS geleistet hat.

II a. **Über die Konstruktionsgrundlagen von Flüssigkeitsgetrieben mit Taumelscheibe unter besonderer Berücksichtigung des Kraftwagens.** Schlaefke. Motorwagen, 20. Januar 1929, S. 28. Auszug aus einer Doktorarbeit. Wesen der Getriebe, Eigenschaften und Bauarten der Flüssigkeitsgetriebe. Bewegungsverhältnisse der Taumelscheibengetriebe. Entwurfsbeispiel.

II a. **Alles über die neuen Getriebe.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 135. Bauart und Wirkungsweise neuerer Getriebe. Freilauf. Selbsttätige Schaltung.

II a. **Schwierigkeiten beim Inbetriebsetzen des Motors im Winter.** Hofmann. Autowelt, 12. Januar 1929, S. 8. Praktische Winke für den Motorradfahrer.

II a. **Das Prüfen der Nockenformen an Nockenwellen für Explosionsmotoren.** Steiner. Motorwagen, 28. Februar 1929, S. 118. Nocken haben besonderen Einfluß auf Geräusch. Meßarten: Vergleichsmessungen, direkte Messung, Messung des Hubwinkels.

II a. **Wie das Fahrgestell sich ändert.** Motor (London), 26. Februar 1929, S. 193. Fortschritte, namentlich im Motorbau, der letzten sechs Jahre. Statistische Angaben.

II a. **Omnisbus mit Dampfantrieb.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. 24. Beschreibung eines Versuchswagens mit Hochdruck-Gleichstrom-Dampfmaschine. Kesseldruck 40 bis 50 Atmosphären.

II b. **Kondensationsfreie Ansaugrohre.** Liebel. Motorwagen, 28. Februar 1929, S. 122. Erörterung der Vorgänge im Ansaugrohr, Mittel zur Erreichung eines trockenen Gemisches. Ansaugrohr mit Heizung.

II c. **Kuppelungsautomat der NAG-Werke.** Lipschitz. Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 69. Beschreibung der selbsttätigen Kuppelung. Vorteile.

II f 2. **OZO-Federgamasche.** R. H. Auto-Technik, 3. März 1929, S. 17. Federgamaschen sind noch unvollkommen. OZO.-Gamasche besteht. Blechkörper. Schmierung. Gamasche sitzt unlösbar fest, daher gute Sicherung.

II f 3. **Leichte Räder aus Elektrometall.** Altwicker. Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 86. Verminderung des Eigengewichts durch Verwendung von Leichtmetall. Abhängigkeit des Bodendrucks und der Stoßarbeit vom ungefederten Gewicht. Herstellung und Bauart von Rädern aus Elektrometall. Bewährung im Betriebe.

II g. **Welche neuen Richtlinien gehen aus französischen Karosserie-Eleganzwettbewerben hervor?** Mariol. Auto-Technik, 3. Februar 1929, S. 6. Beteiligung amerikanischer Wagen. Farbe. Mit Reptilhaut überzogene Karosserien. Holz und Metall.

II k. **Dreiachsiger Wagen mit Kippvorrichtung.** Engg., 10. Mai 1929, S. 598. Beschreibung eines Dreiradwagens mit 36-PS-Motor, der mit einem Durchmesser von 5 m wenden kann. Tragfähigkeit 2 bis 2,5 t.

II k. **Die Zukunft der elektrischen Kraftwagen.** Gén. civ., 25. Mai 1929, S. 506. Der Verbrennungsmotor ist dem Akkumulator im Kraftwagenbetrieb überlegen. Elektrischer Antrieb eignet sich nur für Kraftdroschken und Lieferwagen.

II k. **Neuartige Motorkraftwagen für städtische Reinigungsbetriebe.** Nellissen. Motorwagen, 10. Januar 1929, S. 10. Selbstaufladende Kehrmaschine, Müllkraftwagen mit Förderband und zum Kippen.

III a. **Die internationale Vereinheitlichung des Verkehrs.** v. Elert. Auto-Ztg. (Berlin), 9. März 1929, S. 13. Bestrebungen zur Angleichung der Verkehrsvorschriften in allen Ländern Europas. Mitwirkung des Völkerbundes.

III a. **Die neue Berliner Verkehrsordnung.** Kleffel. Auto-Zeitung (Berlin), 2. und 16. Februar 1929, S. 11 u. 19. Mitteilung der wichtigsten Bestimmungen.

III a. **Die Blendungsgefahr auf der Straße.** Castner. Autowelt, 5. Januar 1929, S. 12. Blendung durch Straßenbeleuchtung. Mittel- und Seitenbeleuchtung.

III a. **Tageslichtsignale für den Straßenverkehr.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. XXII. Beschreibung der Einrichtung. Erfahrungen nach einem Jahr Benutzung. Ansicht der Kraftfahrer über Bewährung.

III a. **Hindernde Einflüsse beim Straßenverkehr.** Beaumont. Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. XVII. Ungenügende Aufnahmefähigkeit der Straße; schwache Brücken. Rücksichtslose Kraftfahrer. Vortrag mit Erörterung.

III a. **Eisenbahn gegen Kraftwagen.** Grau. Auto-Ztg. (Berlin), 23. Februar 1929, S. 13. Drohende Verschärfung der Verkehrsvorschriften. Sichern der Vorschriften für Bahnübergänge.

III a. **Die wenig autofreundliche Reichsbahn.** Autowelt, 5. Januar 1929, S. 11. Wettbewerb zwischen Kraftwagen und Eisenbahn.

III a. **Zur Systematik der Autounfälle.** Wehr. Motorwagen, 20. Februar 1929, S. 101. Ursachen der Unfälle. Besprechung der einzelnen Ursachen. Alkoholgenuß als Unfallursache. Alle Beteiligten müssen bei Bekämpfung der Unfälle mitwirken.

III a. **Die Lösung des Problems, das Fahrgeld einzuheben.** Mod. Trpt., 18. Mai 1929, S. 19. Beschreibung der Schwierigkeiten in Paris beim Einheben des Fahrgeldes in Straßenbahn und Omnibus. Fahrkartendrucker. Fahrkarten in Blockform.

III a. **Die Ursachen des Schleuderns.** Motor (London), 15. Januar 1929, S. 1163. Gefahr des Schleuderns; Wache zu ihrer Bekämpfung. Richtiges Bremsen. Bordkante als Unfallursache.

III e. **Die Verwendung von Druckgas zum Antrieb von Fahrzeugen bei der Versuchsfahrt von 1928.** Gén. civ., 18. Mai 1929, S. 485. Bericht über die Verwendung von Leuchtgas und Hochofengas zum Antrieb von Pariser Omnibussen bei einer Versuchsfahrt zur Erprobung verschiedener Betriebsstoffe.

IV b. **Arbeitsvorrichtungen aus dem Motoren- und Kraftradbau.** Tuloschinski. Beschreibung einer Anzahl von Vorrichtungen.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — **Erscheinungsweise:** 24mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,— bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

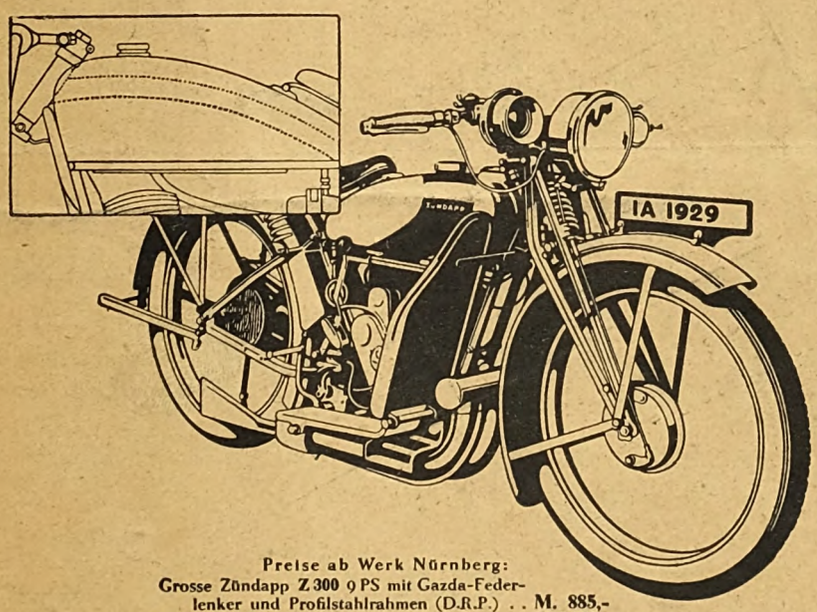
Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

Die „Grosse Zündapp“ ist da!



Neu ist der 9pferdige Motor, 15% Mehrleistung, gesteigertes Durchzugsvermögen, erhöhte Geschwindigkeit.

Neu ist der patentierte, explosionssichere Satteltank.

Neu ist die moderne Schutzfarbe der Maschine in beige mit blauen Zierlinien.

Unverändert aber blieb der für Zündapp traditionelle Grundsatz: Grösste Einfachheit, höchste Zuverlässigkeit und längste Lebensdauer.

Preise ab Werk Nürnberg:
Grosse Zündapp Z 300 9 PS mit Gazda-Federlenker und Profilstahlrahmen (D.R.P.) . . M. 885,-
Luxusmodell . . . . . M. 1065,-

Berlin W 57, Bülowstrasse 27 | Hamburg 1, Chilehaus | Köln a. Rh., Kaiser-Wilhelm-Ring 20 | München, Sonnenstr. 15

Zündapp ZUVERLÄSSIG

ZÜNDAPP G. m. b. H., NÜRNBERG

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

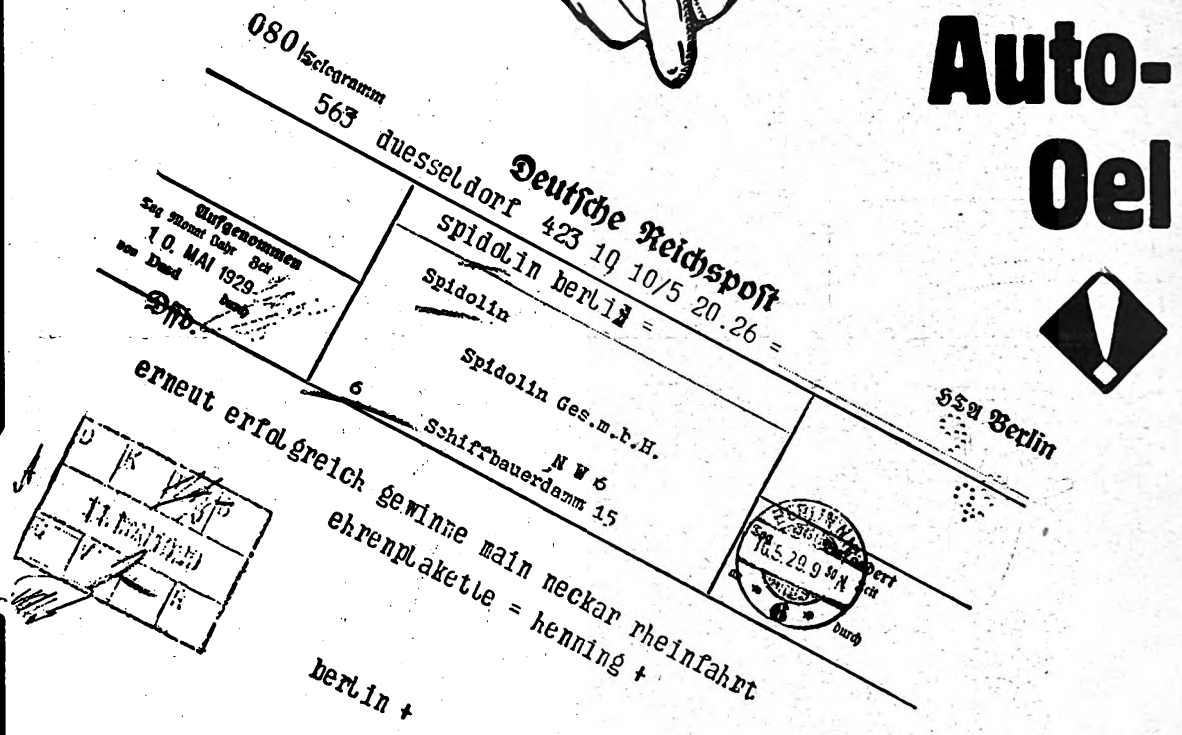
Heft 16. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 15. August 1929

Digitized by Google

Weiterer Rennsieg

mit

Spidolin Auto-Oel



Spidolin

das Auto-Oel
des deutschen Handels

Main-Neckar-Rheinfahrt

SPIDOLIN-GESELLSCHAFT

mit beschränkter Haftung

Berlin NW 6, Schiffbauerdamm 15. Tel.: D 1 Norden 12767

Gutschein gleichzeitig mit Ihrer genauen Adresse einsenden, damit wir Ihnen einen Spidolin-Führer für den Automobilisten (Verlagspreis Mark 2.—) kostenlos zusenden können.

Hier abtrennen!

Gutschein

Name: .....

Wohnort: .....

Straße: .....

F7

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E. V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159 und 6642

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Wagenschilder für Aerzte

Um den vielfachen Wünschen aus Aerztekreisen nachzukommen, haben wir die Anfertigung eines besonderen Wagenschildes für unsere Aerztemitglieder in Auftrag gegeben. Wir hoffen, in einiger Zeit in der Lage zu sein, den Herren Aerzten dieses Abzeichen zur Verfügung zu stellen. Wir bitten ergebenst, das Abzeichen beim Generalsekretariat bzw. bei den zuständigen Geschäftsstellen einzufordern.

Stand der Arbeiten der AHA! Autohilfe G. m. b. H.

Die AHA! Autohilfe G. m. b. H. hat bis jetzt 38 Streckenkarten herausgegeben, die, wie aus der nachstehenden Aufstellung ersichtlich ist, 5780 km umfassen. Wir verweisen hierzu auf den Artikel über die AHA! in Heft 15 der „AR." vom 1. August 1929.

Nr. 1.	Berlin—Leipzig	159 km
Nr. 2.	Berlin—Hamburg	270 km
Nr. 3.	München—Stuttgart	235 km
Nr. 4.	München—Garmisch—Mittenwald	112 km
Nr. 5.	Berlin—Magdeburg	125 km
Nr. 6.	Magdeburg—Hannover	144 km
Nr. 7.	Berlin—Halle	156 km
Nr. 8.	Halle—Erfurt	125 km
Nr. 9.	Erfurt—Frankfurt a. M.	224 km
Nr. 10.	Leipzig—Hof	133 km
Nr. 11.	Hof—Nürnberg	136 km
Nr. 12.	Nürnberg—München	160 km
Nr. 13.	Berlin—Dresden	190 km
Nr. 14.	Hannover—Bremen	110 km
Nr. 15.	Köln—Dortmund	73 km
Nr. 16.	Hamburg—Bremen	108 km
Nr. 17.	Leipzig—Dresden	102 km
Nr. 18.	Leipzig—Chemnitz	73 km
Nr. 19.	Köln—Frankfurt a. M.	190 km
Nr. 20.	Kassel—Frankfurt a. M.	180 km
		3005 km

	Transport	3005 km
Nr. 21.	München-Salzburg	130 km
Nr. 22.	Frankfurt a. M.—Stuttgart	178 km
Nr. 23.	Berlin—Stettin	138 km
Nr. 24.	Berlin—Angermünde—Swinemünde	228 km
Nr. 25.	Berlin—Neubrandenburg—Swinemünde	210 km
Nr. 26.	Berlin—Stralsund—Saßnitz	264 km
Nr. 27.	Berlin—Frankfurt a. O.	76 km
Nr. 28.	Stettin—Frankfurt a. O.	144 km
Nr. 29.	Magdeburg—Halle	62 km
Nr. 30.	Magdeburg—Erfurt	140 km
Nr. 31.	Hamburg—Kiel	80 km
Nr. 32.	Hamburg—Wismar	114 km
Nr. 33.	Lübeck—Neumünster	53 km
Nr. 34.	Lübeck—Schleswig	125 km
Nr. 35.	Hamburg—Flensburg	166 km
Nr. 36.	Hamburg—Tondern	189 km
Nr. 37.	Frankfurt a. M.—Basel	322 km
Nr. 38.	Offenburg—Konstanz	156 km
		5780 km

Diese Streckenkarten werden auf den betreffenden Strecken durch unsere Hilfsstationen und Fernsprechstellen sowie durch Tankstellen, Hotels und Gastwirtschaften kostenlos an die durchfahrenden Kraftfahrer verteilt. Vor Antritt einer größeren Reise fordert man die Streckenkarten am besten direkt bei der Autohilfe an.

SOLEX DER BESTE VERGASER

Digitized by Google

St.-Moritzer Automobilwoche

Vom 19.—25. August findet die erste Internationale St.-Moritzer Automobilwoche statt. Diejenigen Mitglieder, die Interesse an dieser Veranstaltung haben, können von uns direkt ein Reglement beziehen.

Landesgruppe Württemberg-Südbaden

Hauptgeschäftsstelle: Cannstatt (Württemberg)
Karlstraße 11 — Telephon 51203

Durch Entgegenkommen der „Automobil-Rundschau" ist es uns möglich, die Erscheinung des Mitteilungsblattes einzustellen. Die Nachrichten aus unserer Hauptgeschäftsstelle werden in Zukunft in dem Hauptorgan, der „Automobil-Rundschau", veröffentlicht.

Einfuhr von Lieferwagen nach Frankreich

Die Ueberschreitung der Grenze durch Lieferwagen mit Hilfe von Triptyques ist nach Frankreich unzulässig, weil die französischen Behörden sich auf den Standpunkt stellen, daß Triptyques die Bedeutung einer Tourenkarte haben und daher für Lieferwagen nicht in Betracht kommen. Die deutschen Lieferwagen können in Frankreich einfahren, wenn eine Kaution deponiert oder eine Bankgarantie geleistet wird.

Abzeichen.

Mit lebhafter Befriedigung dürfen wir feststellen, daß eine Reihe von Mitgliedern sich für die Anwerbung neuer Mitglieder bemüht und sich ein Anrecht auf die kostenlose Lieferung eines Abzeichens erworben haben.

Ortspolizeiliche Vorschriften in Groß-Stuttgart von Herrn Polizeiinspektor Walther

Dieses vortreffliche Werk ist jetzt erschienen und durch die Hauptgeschäftsstelle zu beziehen. Preis 2,80 RM.

Polizeistrafen

Wir haben in letzter Zeit auf diesem Gebiet recht gute Erfolge erzielt. Obgleich das Ministerium des Innern einen Erlaß herausgegeben hat, daß in solchen Fällen, wo kein öffentliches Interesse vorliegt, an Stelle der Polizeistrafe eine Verwarnung zu treten hat, wird diese Verfügung von manchen Stellen überhaupt nicht beachtet. Bei solchen Behörden, welche die Polizeistrafen als eine lohnende Einnahmequelle betrachten, ist dieses Verhalten leicht verständlich. Wir bitten daher unsere Mitglieder, uns von allen denjenigen Fällen in Kenntnis zu setzen, bei welchen es sich um ein geringfügiges Vergehen oder um eine kleine Uebertretung der Kraftfahrzeugordnung handelt, damit wir eine Beschwerde bei dem Ministerium einreichen können.

Gegen solche Polizeistrafen, bei welchen es sich um Geschwindigkeitsüberschreitungen handelt, ist in der Regel nichts zu machen, vorausgesetzt, daß die Stoppstrecke, sowie die Stoppbücher und Stoppuhren in Ordnung sind. Wir haben allerdings gerade in den letzten Tagen die Aufhebung einer solchen Polizeistrafe erreicht, weil wir von dem betreffenden Schultheißenamt den Beweis dafür verlangten, daß der Rathausschreiber, welcher in Gemeinschaft mit dem Landjäger stoppte, die nötige Vorkenntnis und Erfahrung in diesen Dingen hat. Anscheinend hatte der Herr Schultheiß ein schlechtes Gewissen und hat die Strafe aufgehoben.

Bei vielen Mitgliedern ist die falsche Auffassung vorhanden, daß wir sie vor Gericht kostenlos vertreten. Dies ist bei Zivilprozessen möglich, aber nicht bei Strafprozessen. Laut § 138 StDO. dürfen als Verteidiger bei deutschen Gerichten nur Rechtsanwälte und Rechtslehrer zugelassen werden. Für andere Personen, insbesondere die Vertreter von Interessen-Verbänden, bedarf es der Genehmigung des Gerichts, die aber mit Rücksicht auf die Rechtsanwälte stets negativ ausfällt.

Stoppstrecken

Strecke Nördlingen—Dinkelsbühl

Zwischen Kilometerstein 45 bis Station Fremdingen befindet sich eine Stoppstrecke. Ein Gendarm ist in der Station und der andere am Kilometerstein 45 so versteckt, daß er nicht gesehen werden kann.

Strecke Pforzheim—Mühlacker

Vorortstraße in Niefern.

Strecke Saulgau—Boms

Ortsstraße Boms zwischen Haus Nr. 7 und Haus Nr. 16.

Oel.

Mit einigen erstklassigen Oelfirmen haben wir ein Abkommen getroffen. Wir empfehlen unseren Mitgliedern, alle Aufträge in Oel durch den Verband gehen zu lassen, damit sie die Vergünstigungen genießen.

Die Versicherungsabteilung des MMV.

erteilt kostenlos Auskünfte aller Art,
prüft kostenlos die Policen der MMV.-Mitglieder,
gewährt in allen Fragen unparteiische Beratung,
versichert zu niedrigen Prämien,
gewährleistet kulante Schadenregulierung.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.
AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Heft 16 | Berlin, 15. August 1929 | 31. Jahrgang

Die öffentliche Meinung

Wiederum ein neuer Verein — Brennabor-„Juwel" — Buick-„Marquette"

Unter der Bezeichnung VDK., Verbrauchergemeinschaft deutscher Kraftfahrzeuge, hat sich eine neue Vereinigung gegründet, deren Zweck aus den Satzungen zu ersehen ist. Hier heißt es unter „Stück 2" („Stück" ist eine eigenartige und unserer Ansicht nach nicht geeignete Uebersetzung des Wortes „Paragraph"), daß der Zweck der Gemeinschaft der Zusammenschluß der Besitzer und Fahrer von Kraftfahrzeugen deutscher Herstellung sei, ferner die Bevorzugung der Besitzer von Kraftfahrzeugen deutscher Herstellung u. a. bei den bestehenden Klubs und Verbänden usw. Selbstverständlich begrüßt man jede Tätigkeit und Arbeit, die nach der Richtung hin geleistet wird, die deutsche Automobilindustrie zu stützen und zu fördern. Nur scheint uns der hier gewählte Weg deswegen nicht richtig, weil die immerhin bedeutenden, im deutschen Automobilismus schlummernden Kräfte durch diese geradezu unglaubliche Zersplitterung, wie sie ohnehin schon in Deutschland herrscht, nicht zur Geltung kommen können und nun durch die Gründung einer neuen Vereinigung, mag sie nun Klub, Gemeinschaft, Verband, Verein oder wie auch immer heißen, noch vergrößert wird. Der Automobilclub von Deutschland hatte ja bereits im vorigen Jahr einen Anlauf mit ähnlichem Ziel gemacht, indem das Präsidium durch ein Rundschreiben alle Mitglieder des AvD. dringend bat, bei Neuanschaffungen deutsche Kraftfahrzeuge zu wählen. Da dieser Aufruf des AvD.-Präsidiums anscheinend nicht genügend Widerhall gefunden hat, scheint man nun das auf dem Wege des Klubs nicht erreichte Ziel auf andere Weise zu erreichen zu versuchen.

Im gewissen Sinn ist allerdings die Mißstimmung über die Zickzack-Politik des AvD. verständlich, denn wenn das Präsidium nun einmal den Weg der Propagierung des nationalen Gedankens unter seinen Mitgliedern betreten hatte, so mußten eben die Folgerungen hieraus gezogen werden, und es durften nicht neue Mitglieder aufgenommen werden, die als Besitzer von Wagen ausländischer Herkunft gar nicht in der Lage sein würden, während der nächsten Jahre den Wunsch des Präsidiums, nur deutsche Wagen zu benutzen, erfüllen zu können. Der AvD. durfte ferner nicht seinen Mitgliedern als neueste Ausgabe vor kurzem, wie in jedem Jahre, so auch diesmal wieder, das Klubbuch 1929 als Reiseführer überreichen, in dem auf dem Buchdeckel der amerikanische „Graham-Paige", auf der ersten Seite des Buches der amerikanische „Studebaker"-Wagen angepriesen und seinen Mitgliedern zur Anschaffung emptohlen wird.

Nun würde sich für die Gründung der Verbrauchergemeinschaft deutscher Kraftfahrzeuge an und für sich die öffentliche Meinung nicht allzusehr zu interessieren brauchen, denn bei der großen Fülle von automobilistischen Vereinigungen in Deutschland kommt es auf eine mehr oder weniger auch nicht an, wenn nicht in dem Leitsatz dieser neuen Gründung der Begriff „deutsches Erzeugnis" wie folgt festgelegt wäre:

> A. Deutscher Motor, B. 75 Prozent deutsches Material an Fahrgestell und Aufbau, C. 75 Prozent deutsche Werkarbeit, d. h. 75 Prozent der auf das Fertigfabrikat entfallenden Löhne und Gehälter müssen an deutsche Angestellte und Arbeiter bezahlt werden.

Es ist gefährlich, mit Zahlen zu operieren! Bei Prägung eines Begriffes, wie z. B. des Begriffes „deutsches Erzeugnis", soll man erst dann eine bestimmte Definition geben, wenn es möglich ist, den betreffenden Begriff auf Jahre hinaus genau und, wie hier, zahlenmäßig festzulegen. Dies ist aber bei dem jetzigen Stand der Automobilindustrie oder, besser gesagt, der Automobiltechnik, nicht möglich. Denn schließlich fällt es doch keiner ausländischen Firma, die über genügend Kapital und Willenskraft verfügt, sich den deutschen Markt zu erobern, schwer, ihre Motoren in Deutschland zu erzeugen und an ihren Fahrgestellen und Aufbauten 75 Prozent deutsches Material, 75 Prozent deutsche Werkarbeit zu verwenden. Der Anteil der allgemeinen Handlungs- und Betriebskosten, der Händlerrabatt, der Unternehmergewinn und schließlich Steuern und sonstige öffentliche Abgaben sind bei der Automobilfabrikation von so großer Bedeutung, daß die reinen Materialkosten und die Nettolöhne im allgemeinen und auch von der VDK. zu hoch bewertet werden. Der Prozentsatz an dem Brutto-Verkaufspreis eines Automobils, dem Material und Lohn zufällt, ist unserer Ansicht nach nicht ausreichend, um dann, wenn 75 Prozent hier-

Digitized by Google

von deutsch sind, den Wagen als ein rein deutsches Erzeugnis bezeichnen zu können.

Nun wollen wir aber nicht, daß diese Ausführungen mißverstanden werden. Uns liegt es durchaus fern, den Gegensatz zwischen deutschen und ausländischen Wagen noch mehr zu verstärken und die Wogen dieses eigenartigen Kampfes aufpeitschen zu

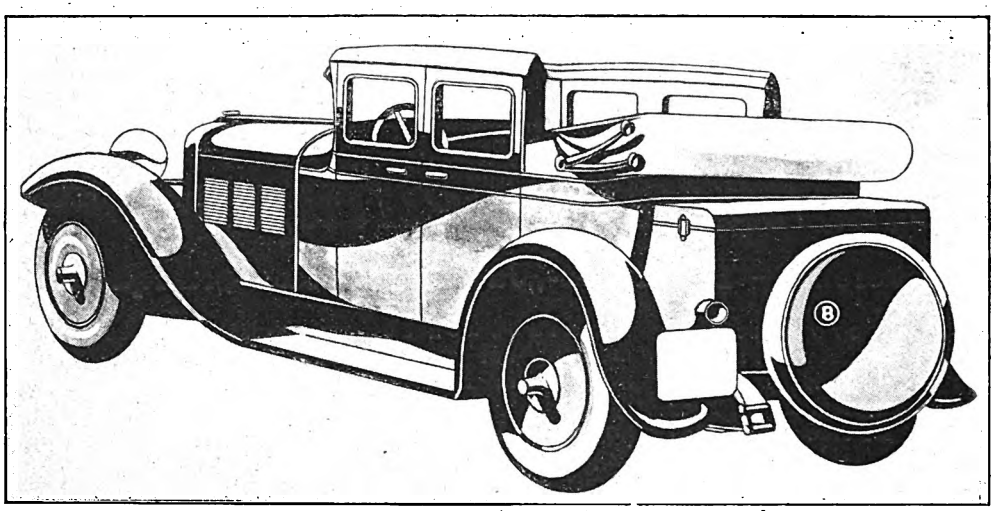


Bild 1
Der neue Brennabor-„Juwel", ein 2½-Liter-Wagen mit 45 PS-Sechszylinder-Motor. Die Karosserie zeigt die neue Form, Kabriolett mit offenem Himmel

helfen. Wir stehen im allgemeinen auf dem Standpunkt, daß die Automobiltechnik und -industrie in vielen Punkten auf internationale Konstruktionen und Fabrikationsmethoden angewiesen sind, so daß es letzten Endes in der Hauptsache darauf ankommt, daß von dem Geld, das zur Herstellung von in Deutschland fahrenden Kraftfahrzeugen aufgewendet wird, möglichst viel in Deutschland bleibt. Man müßte daher unserer Ansicht nach den Begriff „deutsches Erzeugnis" von diesem Gesichtspunkt aus zu definieren versuchen und nicht willkürlich die beiden Posten „Material und Löhne", die nur einen Teil des Ganzen bilden, herausgreifen.

Himmel" auf. Diese Karosserieform war schon gelegentlich der Deutschen Automobilausstellung von den Röhrwerken gezeigt worden und fand viele Beachtung. Es handelt sich hierbei gewissermaßen um einen vollständig geschlossenen Wagen, dessen Dach und Hinterwand aus Stoff bestehen und durch ein Zusammenrollen oder Klappen nach hinten entfernt werden können, so daß die Seitenwände mit ihren normalen Kurbelfenstern ein für allemal feststehen bleiben.

Am Fahrgestell fällt zunächst auf, daß der sechszylindrige Motorblock mit dem Kurbelgehäuse aus einem Stück gegossen ist. Auf dem Zylinderblock befinden sich nicht, wie sonst üblich, ein einziger Zylinderkopf, sondern vielmehr drei getrennte Kopfstücke, die über je 2 Zylinder herübergehen. Hierdurch werden die Dichtungen kleiner und es wird das Abmontieren des Zylinderkopfes wesentlich erleichtert. Es sei kurz erwähnt, daß es ab und zu nach jeweils 10000 km ratsam ist, den Zylinderkopf abzunehmen, um Zylinder und Kolben von der Benzinkohle zu reinigen.

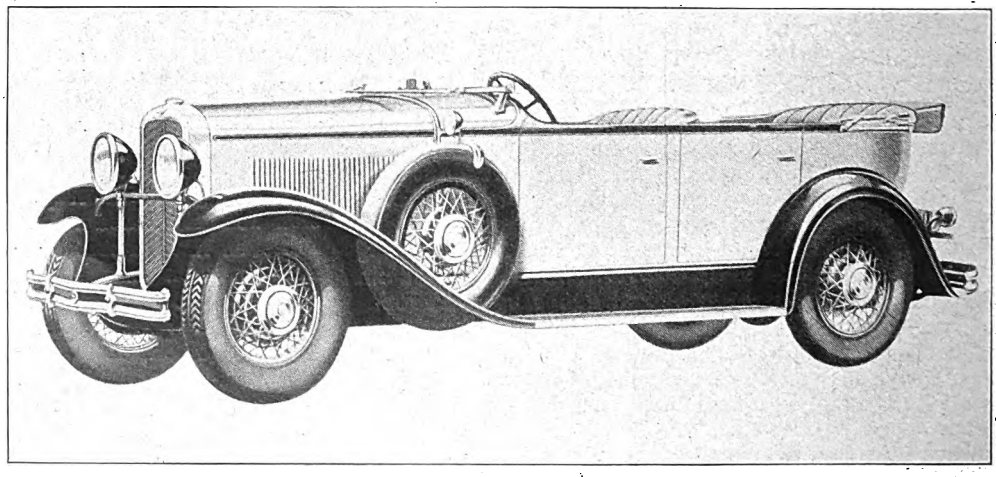


Bild 2
Ein neuer Buick-Wagen der General Motor Corp. Er wurde getauft auf den Namen „Marquette". Sein Motor hat 3,4 Liter Inhalt. 6 Zylinder und leistet 70 PS

Die Brennabor-Werke haben einen neuen 2½-l-45-PS-Sechszylinder herausgebracht, der den stolzen und vielsagenden Namen „Juwel" in der Taufe erhalten hat. Die Firma hat diesen neuen Wagen mit verschiedenen ansprechenden Aufbauten der Fachwelt vor einigen Tagen auf der Avus vorgeführt. Wir behalten uns vor, auf diese interessante deutsche Neukonstruktion noch später näher unter kritischer Beurteilung des technischen Fortschrittes einzugehen. Wir wollen für heute nur kurz einige Daten bringen.

Unter den Aufbauten, die Brennabor gezeigt hat, fiel besonders ein „Kabriolett mit offenem

Die Kurbelwelle ist nicht, wie sonst vielfach üblich, siebenmal, sondern nur vierfach gelagert. Die Kurbelwelle ist für einen Hub von 96 mm bei einer Bohrung von 74 mm eingerichtet, so daß sich ein Zylinderinhalt von 2,46 l bei einer Bremsleistung von 45 PS ergibt.

Der Motor hat für den Antrieb der Lichtmaschine einen einfachen Riemen und hat auch sonst einige technische Einzelheiten, die zur Vereinfachung beitragen, wie z. B. für die Ventilstößel, eine einfache Brücke, die leicht herausgenommen werden kann, da auf der Ventilseite des Motors drei mit Deckeln verschlossene Oeffnungen angeordnet sind. Man kann

Digitized by Google

durch diese Oeffnungen das Spiel der Ventilstößel auf der Nockenwelle bei laufendem Motor beobachten. Weitere Einzelheiten, wie z. B. die Federaufhängung in sogenannten „Silentblocs" von Bosch, das Z.-F.-Dreiganggetriebe von Friedrichshafen, die Hinterachse usw. seien für später vorbehalten.

Auch General Motors Corp. hatte vor kurzem einen neuen Typ vorgeführt, und zwar handelt es sich um den Buick-Wagen „Marquette". Mit dem bei der GMC. üblichen Schwung und in prächtiger Aufmachung wurde der neue Marquette-Wagen im Marmorsaal des Zoologischen Gartens zu Berlin erstmalig dem deutschen Publikum vorgeführt. Auch von diesem neuen Typ ausführlich zu berichten, wollen wir unserem technischen Mitarbeiter für später überlassen, wollen heute nur folgende Angaben machen:

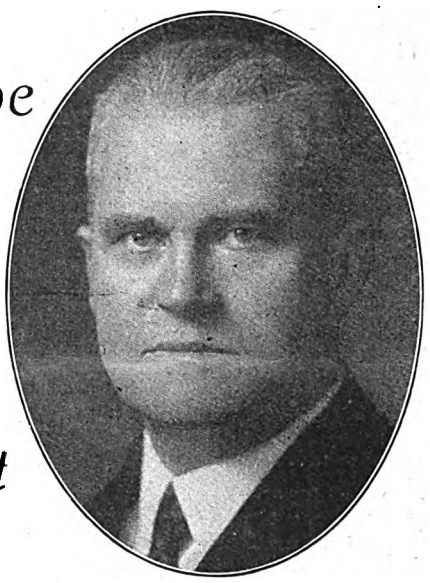
Der Marquette-Wagen ist ein Sechszylinderwagen mit von unten gesteuerten, einseitig angeordneten Ventilen. Er hat eine Bohrung von 79,37 mm, einen Hub von 117,47 mm, entsprechend einem Zylinderinhalt von 3,417 l. Die Leistung des Motors beläuft sich auf 70 PS. Interessant ist es, daß die Kolben aus Gußeisen hergestellt sind, und daß die Kurbelwelle, ebenso wie bei dem Brennabor, viermal gelagert ist. Der Vergaser hat drei Düsen, die Zuführung des Benzins erfolgt durch eine besondere Pumpe.

Die Einscheiben-Kupplung führt zu einem Getriebe mit drei Gängen. Zur Hinterachse wird die Kraft übertragen durch 2 Kreuzgelenke, die staub- und öldicht eingeschlossen sind. Das Bremsen erfolgt durch Innenbacken. Interessant und bemerkenswert ist es, daß die Wagenräder hölzerne Speichen und abnehmbare Felgen haben. Die Handbremse wirkt als Außenbandbremse auf das Getriebe. Die Wagenfedern sind mit hydraulischen Stoßdämpfern versehen.

Man sieht also, daß die Autotechnik in Deutschland und im Ausland nicht stillsteht, sondern ständig weiterentwickelt wird und fortschreitet. Die Wagentypen 1928/29 fangen an zu veralten und weichen allmählich, aber unaufhaltsam, den neuen Typen, welche die Bezeichnung 1930 führen werden.

Freiherr von Dincklage-Campe

der Generalsekretär des MMV.



am 19. August dieses Jahres 60 Jahre alt

Am 19. August wird unser allgemein geschätzter und beliebter Generalsekretär 60 Jahre alt.

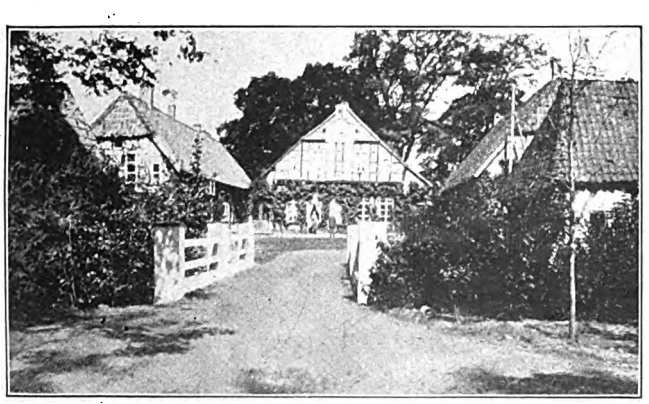
Wir benutzen die Gelegenheit, ihm für seine so erfolgreiche Tätigkeit und für die langjährige, so angenehme Zusammenarbeit zu danken und im allseitigen Interesse zu wünschen, daß es ihm vergönnt sein möge, noch recht lange mit der gleichen Initiative und Unermüdlichkeit die Geschicke des „Mitteleuropäischen", der ältesten automobilistischen Vereinigung, zu lenken.

Hans Ulrich Freiherr von Dincklage-Campe wurde geboren am 19. August 1869 zu Osnabrück als Sohn des damaligen Rittmeisters im Dragoner-Regiment 9 und des späteren, als Militärschriftsteller weit über die Grenzen Deutschlands hinaus bekannten Generals von Dincklage-Campe. Unser Baron Dincklage war bei Ausbruch des Krieges Major und Abteilungskommandeur bei der Artillerie in Frankfurt a.d.O. Bereits im März 1915 wurde er zum Regimentskommandeur befördert. Gleich nach Beendigung des Krieges nahm er seinen Abschied und trat am 15. Oktober 1922 in die Geschäftsführung des MMV. als dessen Generalsekretär ein. Unter seiner Führung, die dadurch besonders anerkannt wurde, daß er vor einigen Jahren in den Vorstand des MMV. berufen wurde, kam neues Leben in den durch Kriegswirren und Inflation arg zusammengeschrumpften MMV. Die Mitgliederzahl wuchs auf fast das Dreifache, die Tätigkeit des Vereins im inneren Vereinsleben und vor allem auch bei der Wahrnehmung der öffentlichen Interessen nahm gewaltig zu.

Auch bei der Gründung der AHA!-Autohilfe beteiligte sich unser Generalsekretär in hingebender, erfolgreicher Arbeit. Allen Hindernissen zum Trotz ist die AHA! so weit gefördert worden, daß von seiten des Reichsverkehrsministeriums und der maßgebenden anderen Verbände der AHA! laufende bedeutende Unterstützung zuteil wurde. Die Bedeutung dieser von ihm ins Leben gerufenen Organisation wird sich schon binnen kurzem, nachdem die ersten Strecken mit Telephon und Hilfsdienst ausgerüstet sein werden, bemerkbar machen.

Die Familie Dincklage stammt aus dem weltfernen Emsland, diesem eigenartigen Heideland, das von Wiesen, Wald und vielen Wasserläufen durchsetzt ist. Hier ist der Stammsitz derer von Dincklage, das Rittergut Campe, das sich bereits seit 300 Jahren von Generation zu Generation fortgeerbt hat.

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein ist stolz darauf, diesem aufrechten, abgeklärten und vornehmen Mann, der aber mit der Zeit mitgegangen ist und sich den neuen Lebensforderungen angepaßt hat, seine Geschäftsführung anvertrauen zu dürfen.



Rittergut Campe, der Stammsitz der Familie Dincklage

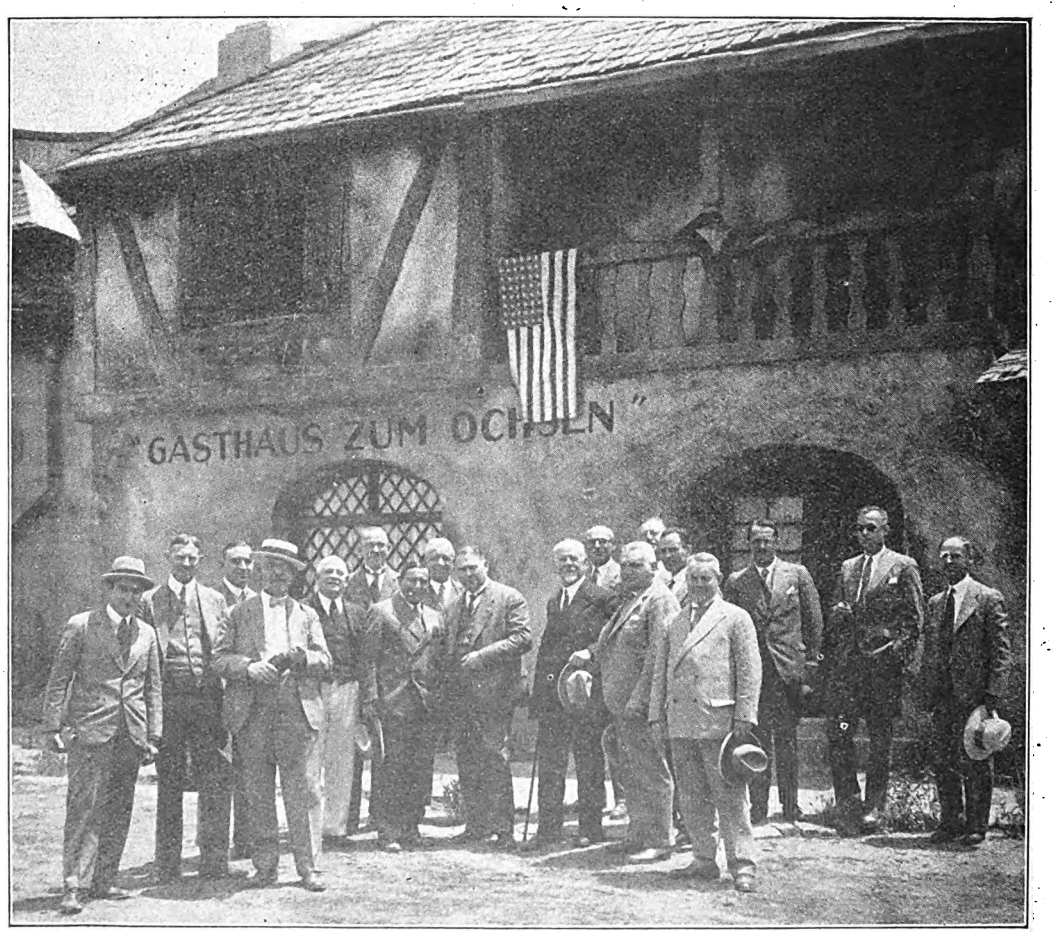
Digitized by Google

Das Ergebnis der Kraftfahrzeugsteuer-Kommission

Die von dem Deutschen Industrie- und Handelstag und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin auf Einladung der National Automobile Chamber of Commerce of USA. Mitte April nach den Vereinigten Staaten entsandte Studienkommission zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen ist nach Deutschland zurückgekehrt. Die Kommission enthielt Vertreter des Deutschen Industrie- und Handelstags, der Handelskammer, des Reichsverbandes der Automobilindustrie, des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes, des Erdölreichsverbandes, des Vereins deutscher Gummireifenfabriken, der Studiengesellschaften für Automobilstraßenbau und für die Finanzierung des deutschen Straßenbaues. Ferner hatten sich der Kommission zwei Vertreter des Reichsfinanzministeriums und je einer des Reichsverkehrs- und Reichswirtschaftsministeriums angechlossen. Die Studienkommission hat in ihrem Aufenthalt in den Vereinigten Staaten besonders folgende drei Probleme geprüft:

1. Die Besteuerung der Kraftfahrzeuge unter besonderer Berücksichtigung der Benzinsteuer;
2. die Verwendung des Kraftfahrzeugsteueraufkommens für Landstraßenbau und -unterhaltung sowie die Finanzierung des amerikanischen Landstraßenprogramms;
3. die Konkurrenz zwischen Eisenbahn und Kraftwagen.

Ueber diese Fragen wurde Material in zehn Staaten der Union sowie überstaatliches Material in Washington gesammelt. Sämtliche Unterlagen werden auf Beschluß der Kommission in einer Denkschrift zusammengestellt werden, welche von der Industrie- und Handelskammer zu Berlin vorbereitet und herausgegeben werden wird. Die Denkschrift wird sich darauf beschränken, die Feststellungen, Statistiken und die Aeußerungen der maßgebenden Persönlichkeiten und Verbände der Union der Oeffentlichkeit bekanntzugeben, damit die einzelnen Organisationen dann, gestützt auf dieses Material, in Beratungen über die Frage einer Kraftfahrzeugsteuerreform eintreten können. Die Fertigstellung der Denkschrift wird voraussichtlich in etwa zwei bis drei Monaten erfolgen. Die vor kurzer Zeit durch die Presse gegangenen Nachrichten über Stellungnahme der Kommission zur Benzinsteuer oder zu anderen Teilen des Arbeitsgebietes sind durchweg verfrüht und unzutreffend, da alle Kommissionsmitglieder zugleich im Namen der von ihnen vertretenen Organisationen beschlossen haben, vor Veröffentlichung der Denkschrift keine Stellung zu den aufgeworfenen Problemen zu nehmen. Die Aufnahme der Kommission in den Vereinigten Staaten war überall, sowohl von seiten der amerikanischen Behörden als auch der Verbände der amerikanischen Kraftverkehrswirtschaft überaus freundlich und herzlich.



Die Kraftfahrzeugsteuer-Kommission im „Deutschen Dorf" auf dem Gelände der „Universal Pictures" In der Mitte: Generaldirektor Kaufmann, der Führer der Kommission; links von ihm der bekannte Filmregisseur Lubitsch; rechts von ihm der deutsche Konsul Hagen in Los Angeles

Digitized by Google

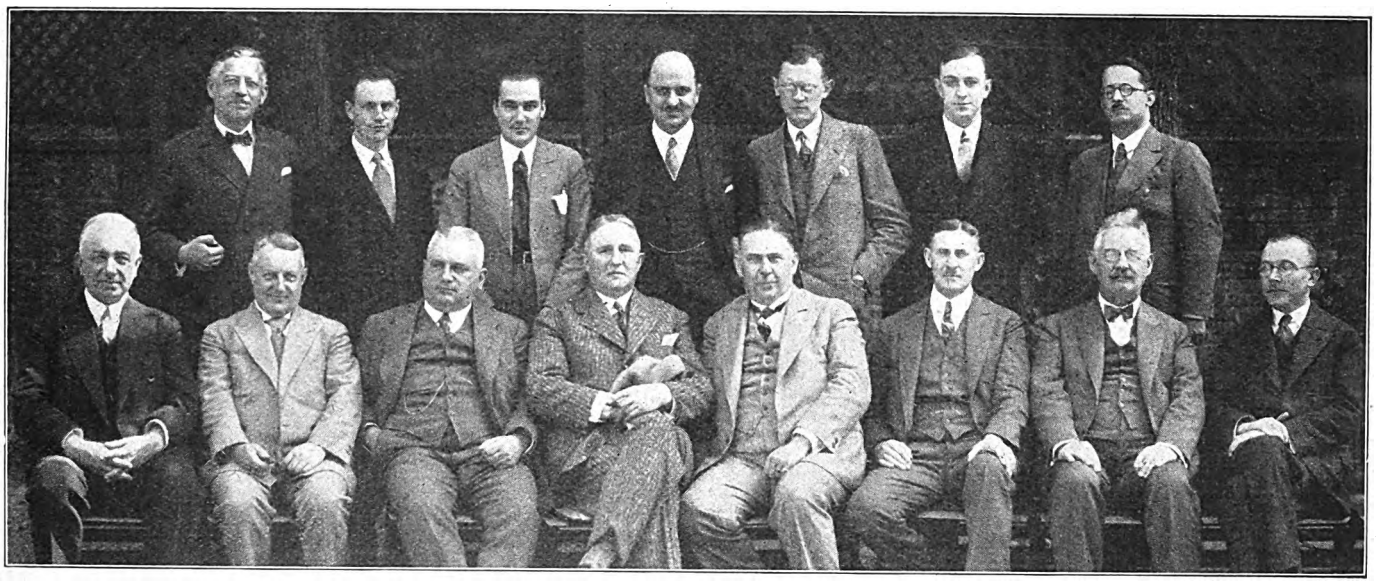


Bild 1

Unten von links nach rechts: Geh. Regierungsrat Dr. Pflug, Reichsverkehrsministerium; Geh. Regierungsrat Dr. Zetsche, Erdölreichsverband; Ministerialrat Breme, Erdölreichsverband; Geh. Kommerzienrat Dr. Almers, Reichsverband der Automobilindustrie; Generaldirektor Robert Kaufmann, Deutscher Industrie- und Handelstag (Vorsitzender der Kommission); Geheimrat Ludowieg, Reichsfinanzministerium; Generaldirektor Spaeth, Erdölreichsverband; Ministerialrat Dr. Wahl, Reichsfinanzministerium

Oben von links nach rechts: Ministerialrat Ruelberg, Reichswirtschaftsministerium; Dr. Hans Hartenstein, Studiengesellschaft für die Finanzierung des Landstraßenbaus; Dr. Feilchenfeld, Industrie- und Handelskammer, Berlin (Sachbearbeiter der Kommission); George F. Bauer, Leiter der Außenhandelsabteilung der National Automobile Chamber of Commerce of USA.; Dr. Koenecke, Verein Deutscher Gummireifenfabriken; Paul Staiger, Reichsverband des Kraftfahrzeughandels und -gewerbes; Dr. Loening, Studiengesellschaft für Automobilstraßenbau

Bekanntlich wurde die Kraftfahrzeugsteuer-Kommission geführt von Herrn Generaldirektor Robert Kaufmann, dem Präsidenten des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, dem wir für die beiden im folgenden wiedergegebenen Bilder an dieser Stelle nochmals unseren verbindlichsten Dank aussprechen. Bild 1 zeigt die Mitglieder der Kommission selbst nebst dem so rührigen, auch in Deutschland wohlbekannten Generalsekretär Bauer der amerikanischen Automobil-Handelskammer in Washington (National Automobile Chamber of Commerce). Selbstverständlich benutzte die Kommission die allerdings nur kurze freie Zeit, die ihr zum allgemeinen Studium der amerikanischen Lebensverhältnisse zur Verfügung stand, dazu, um sich auch dort umzusehen, wo nicht nur von Kraftverkehr, Benzinsteuer, Hubvolumen usw. gesprochen wird. Besonders herzlich war der Empfang, welcher der Kommission in Universal City, Kalifornien, dem Machtgebiet des aus Deutschland stammenden Präsidenten der Universal Pictures Corporation, Herrn Carl Laemmle, zuteil wurde. Auf den großen Terrains, welche dieser auch in Deutschland so bekannten Filmgesellschaft zur Verfügung stehen, befinden sich Häuser, sogar ganze Dörfer, die gebaut wurden, um den Filmgrößen zu ermöglichen, sich dort in einer der Wirklichkeit vollendet nachgemachten Dekoration auszutoben. Unser Bild zeigt die Kraftfahrzeugsteuer-Kommission auf dem Gelände der Universal Pictures im sogenannten deutschen Dorf vor dem Gasthaus zum Ochsen. Im Gespräch mit Herrn Kaufmann sehen wir Carl Lubitsch, den früher in Berlin und seit vielen Jahren schon in Hollywood tätigen Filmregisseur. *1658*

Fabrikfilialen und Brennabor-Vertretungen an allen größeren Plätzen

Digitized by Google

STATISTIK

Der Bestand an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich*)

Außer den in Deutschland beheimateten erfaßt die amtliche Statistik auch die vorübergehend auf deutschem Gebiet sich aufhaltenden ausländischen Kraftfahrzeuge. Der Durchgangsverkehr ausländischer Wagen in Deutschland hat sich in den letzten Jahren außerordentlich gesteigert. Zu mehr als vier Fünftel handelt es sich dabei um Personenwagen. Verhältnismäßig am stärksten entwickelt hat sich in den letzten Jahren der Kraftradverkehr. Auf ihn entfielen 1924/25 nur 6,5 Prozent, im Jahre 1927/28 dagegen 9,3 Prozent des Gesamtverkehrs außerdeutscher Kraftfahrzeuge in Deutschland. Wenn man von Danzig, dessen Anteil infolge von Doppelzählungen unsicher ist, absieht, kommen die meisten Kraftfahrzeuge aus Holland und der Schweiz. Der in früheren Jahren fast ebenso hohe Anteil Frankreichs und der Tschechoslowakei ist in den letzten Jahren etwas zurückgeblieben. Die meisten ausländischen Lastkraftwagen (mehr als die Hälfte) kommen, infolge der engen wirtschaftlichen Verknüpfung mit den in Betracht kommenden Grenzgebieten, aus Belgien, den Niederlanden und der Schweiz.

Der Aufenthalt der ausländischen Kraftfahrzeuge in Deutschland ist weitaus am stärksten in den Sommermonaten, im Juli und August, während der Tiefpunkt im Januar liegt (Bild 5).

Im Jahre 1928 kamen in den Vereinigten Staaten mehr Kraftwagen neu in den Verkehr als der Bestand von Großbritannien und Deutschland insgesamt betrug. Gegenüber Anfang 1928 hatte sich der amerikanische Kraftwagenbestand um 7 Prozent erhöht. Die jährliche Zunahme des Bestandes war, wie die folgende Uebersicht zeigt, in den vorherigen Jahren verhältnismäßig immer geringer geworden, vor allem bei den Personenwagen (Bild 6).

Auch in den meisten übrigen Ländern ist die Zunahme der Kraftwagen in den letzten Jahren verhältnismäßig geringer geworden. Die Zunahme gegen das Vorjahr betrug in den Jahren 1925 und 1928 in England 18 bzw. 14 Prozent, in Frankreich 29 bzw.

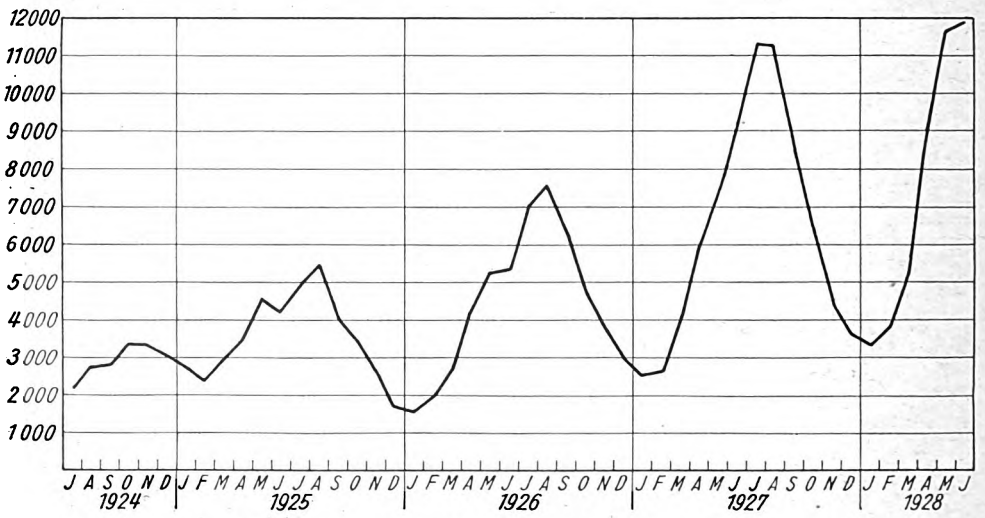


Bild 5. Der Verkehr ausländischer Kraftfahrzeuge in Deutschland 1924 bis 1928

Der Weltbestand an Kraftfahrzeugen betrug im Jahre 1928 etwa 30,4 Millionen Stück. Die Bestandsziffern beruhen zum Teil auf Schätzungen, die jedoch nur für die Krafträder erhebliche Bedeutung haben.

Von dem Weltbestand an Kraftfahrzeugen entfielen 29,5 Millionen auf Kraftwagen, und zwar 25,2 Millionen auf Personenwagen und 4,3 Millionen auf Lastwagen. An Krafträdern waren nach privaten Schätzungen 1,9 Millionen Stück vorhanden. Die Personenwagen hatten sich im Jahre 1928 gegenüber dem Vorjahre um 6,3 Prozent, die Lastkraftwagen um 8,8 Prozent vermehrt. Für Ende 1928 wird der Weltbestand an Kraftwagen von der „National Automobile Chamber of Commerce", New York, auf 31,7 Millionen berechnet, gegen 28,9 im Vorjahre, was einer Steigerung im Laufe des Jahres 1928 um rund 10 Prozent entspricht.

Von dem Weltbestand an Kraftwagen Ende 1928 befanden sich 24,7 Millionen Stück (78 Prozent) in den Vereinigten Staaten von Amerika. Der Anteil der Vereinigten Staaten hat sich seit dem Jahre 1925, in dem er 84 Prozent ausmachte, ständig verringert.

6 Prozent, in Europa ohne Deutschland 30 bzw. 17 Prozent. Mit Ausnahme der Vereinigten Staaten zeigt sich im übrigen Amerika im allgemeinen die umgekehrte Entwicklung.

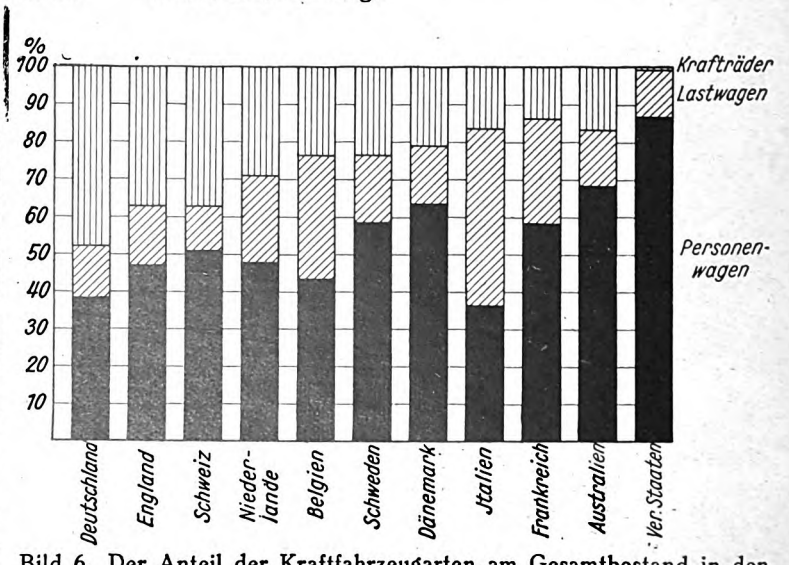


Bild 6. Der Anteil der Kraftfahrzeugarten am Gesamtbestand in den wichtigsten Ländern im Jahre 1928

*) Fortsetzung und Schluß aus Heft 15, Seite 310.

Digitized by Google

Die Produktion von Kraftfahrzeugen

Nach dem empfindlichen Rückschlag im Krisenjahre 1926 hatte die Produktion der deutschen Kraftfahrzeugindustrie im Jahre 1927 einen wesentlichen Aufschwung genommen. Im ganzen wurden 125 226 Kraftwagen und 84 256 Krafträder hergestellt, gegen 52 302 bzw. 48 942 im Jahre 1926. Gegenüber 1925 betrug die Produktionssteigerung bei den Personenkraftwagen 92 Prozent, bei den Last- und Lieferwagen 74 Prozent, bei den Krafträdern 51 Prozent.

Im Jahre 1928, für das endgültige Zahlen noch nicht vorliegen, hat sich die Produktion weiter erhöht. Nach vorläufiger Schätzung wurden rund 150000 Kraftwagen und 160000 Krafträder hergestellt. Bei den Kraftwagen ergibt sich somit gegen das Vorjahr eine Produktionssteigerung von rund 20 Prozent, bei den Krafträdern von 90 Prozent.

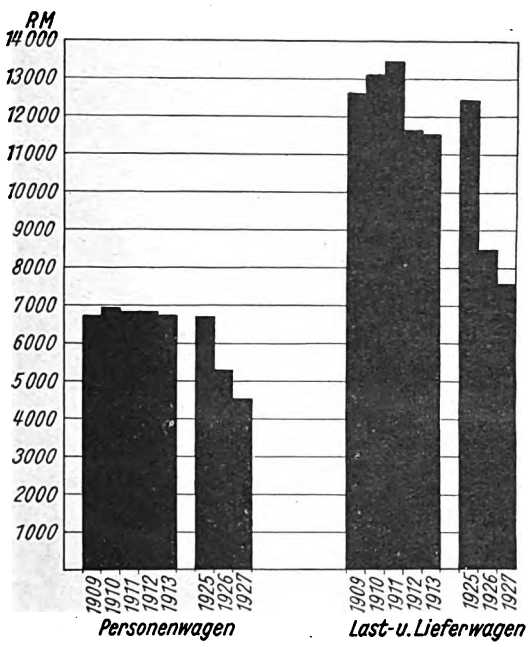


Bild 7. Durchschnittswert der abgesetzten Personen- und Lastkraftwagen

Der Anteil der verarbeiteten Rohstoffe, Halb- und Ganzfabrikate am Produktionswert zeigt in allen Zweigen des Kraftfahrzeugbaus eine steigende Tendenz.

Der Wert der Gesamtproduktion der Kraftfahrzeugindustrie bezifferte sich im Jahre 1927 auf 908 Mill. Mark. Trotz absoluter Steigerung ist der Produktionswert infolge der erheblichen Preissenkung der Fabrikate verhältnismäßig rückläufig. Der Durchschnittswert des im Inland abgesetzten fertigen Personenwagens sank von 6540 Mark im Jahre 1925 auf

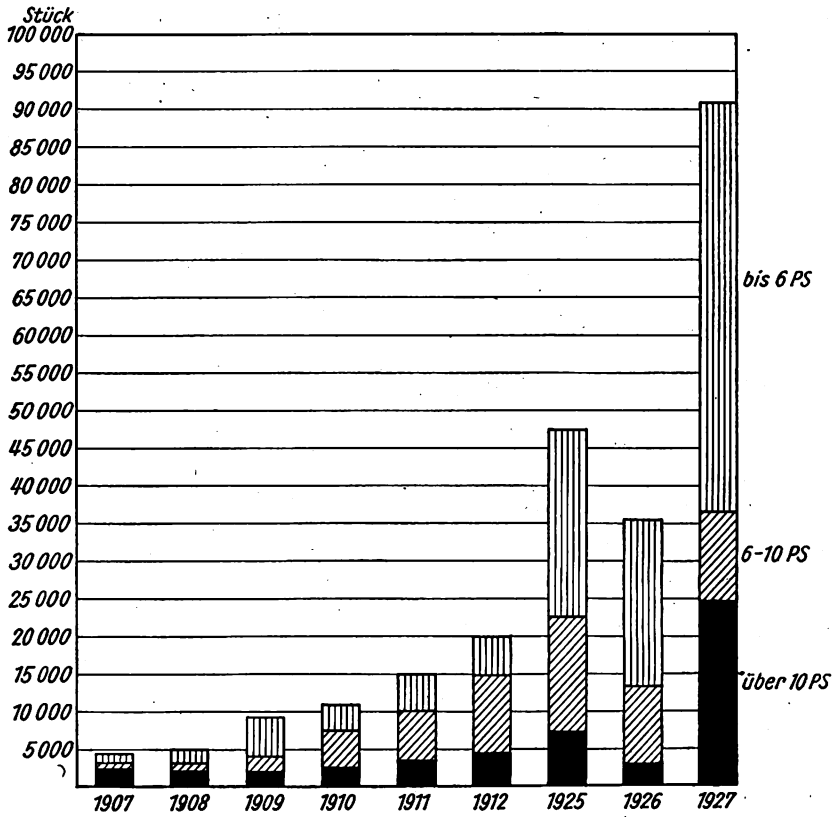


Bild 8
Die Produktion von Personenkraftwagen nach Größenklassen

Im Durchschnitt des Jahres 1927 waren in der Kraftfahrzeugindustrie rund 80 000 Personen (Angestellte und Arbeiter) beschäftigt, und zwar 62 641 zu Anfang des Jahres und 88 935 am 1. Oktober. Von der Gesamtzahl der beschäftigten Personen waren 73 070 berufsgenossenschaftlich versichert.

Trotz der steigenden Löhne ist das Verhältnis der Lohnsumme zum Gesamtwert der Produktion wesentlich zurückgegangen, obwohl auch die Preise der Kraftfahrzeuge stark gesunken sind. Diese Erscheinung, die bereits in der Vorkriegszeit vorhanden war, erklärt sich im wesentlichen aus der fortschreitenden Mechanisierung der Betriebe. Der Anteil der Löhne und Gehälter am Produktionswert betrug in den Kraftwagenfabriken (in Prozent):

1901	1903	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912
39	34	31	33	34	32	29	27	26

Der Rückgang setzte sich in der Nachkriegszeit fort. Der Lohnanteil betrug im Jahre 1925 23 Prozent, im Jahre 1927 19 Prozent. In den Motorradfabriken ging der Lohnanteil von 29 Prozent im Jahre 1925 auf 19 Prozent im Jahre 1927 zurück. In den Luftfahrzeug- und Motorenfabriken dagegen stieg er in der gleichen Zeit von 20 auf 33 Prozent.

4530 Mark im Jahre 1927, d. h. um 30 Prozent. Bei den fertigen Untergestellen fiel der Durchschnittswert von 7050 auf 3910 Mark, d. h. um 45 Prozent. Diese starke Senkung erklärt sich zum Teil aus der Typenverkleinerung — der Kleinwagenbau (bis 6 PS) hat sich seit 1925 auf Kosten der Mittelwagen etwa verdoppelt —, in der Hauptsache jedoch aus der Preissenkung der Fabrikate (Bild 7).

Obgleich sich bei den Lastkraftwagen der Bau des schwereren Typs in den letzten Jahren schneller entwickelt hat als derjenige des leichteren, zeigt sich auch hier eine Senkung des Durchschnittswertes der im Inland abgesetzten fertigen Wagen von 12 500 M. im Jahre 1925 auf 9390 M. im Jahre 1927. Bei den Fahrgestellen ergab sich ein Rückgang von 13 100 M. auf 4800 M.

Der Anteil der Chassis an der Gesamtproduktion der Personenwagen ist mit dem zunehmenden Bau von Serienwagen mehr und mehr gesunken. Der Bau von Klein- und Mittelwagen hat sich, wie die Tabelle zeigt, auch in der Vorkriegszeit erheblich schneller entwickelt als derjenige der schweren Wagen (Bild 8).

In der Produktion der Last- und Lieferwagen läßt sich die Entwicklung infolge veränderter Erhebungs-

Digitized by Google

grundlagen statistisch nicht genau verfolgen. Die leichten und schweren Wagen haben stark zugenommen, die mittleren Wagen sind dagegen zurückgeblieben, eine Entwicklung, die sich auch im Jahre 1928 weiter fortgesetzt hat. Der Anteil der Fahrgestelle hat hier, im Gegensatz zu den Personenkraftwagen, zugenommen.

Der Bau von Spezialfahrzeugen hat sich in den letzten Jahren außerordentlich entwickelt, insbesondere die Herstellung von Traktoren, Schleppern usw., sowie von Elektrokarren.

Unter den Krafträdern ist in den Jahren 1927 und besonders 1928 die Produktion der steuerfreien Leichtkrafträder stark gestiegen. Sie betrug 1927 11 713 Stück und ist für 1928 auf rund 70 000 Stück zu veranschlagen. Von den steuerpflichtigen Rädern hatten die zweitaktmotorischen im Jahre 1927 so stark zugenommen, daß sie die Produktion derjenigen mit Viertaktmotoren erheblich überflügelten. Im Jahre 1928 ist hier wieder ein Ausgleich eingetreten, da sich die Produktion wieder in stärkerem Ausmaß dem Bau von Krafträdern mit Viertaktmotoren zugewandt hat. Die Zahl der steuerfreien Kleinkrafträder verhielt sich im Jahre 1928 zu denjenigen der steuerpflichtigen Großkrafträder etwa wie 1 : 1,3, gegen 1 : 7 im Jahre 1925.

Die Weltproduktion an Kraftwagen betrug im Jahre 1927 4,2 Mill. Stück und kann nach den bisher vorliegenden Einzelergebnissen im Jahre 1928 auf 5,2 Mill. Stück veranschlagt werden. Im Jahre 1928 dürfte also die bisher höchste Produktionsziffer des Jahres 1926 überschritten worden sein.

Während die Welterzeugung an Kraftwagen im Verhältnis zum Weltbestand in den letzten Jahren mehr und mehr zurückging, zeigte sich im Jahre 1928 zum ersten Male wieder eine aufsteigende Tendenz. Das Verhältnis betrug nämlich wieder 16 Prozent gegen 14 Prozent im Jahre 1927 und 18 bzw. 28 Prozent in den Jahren 1926 und 1925.

Der deutsche Anteil an der Weltproduktion von Kraftwagen betrug im Jahre 1927 rund 3 Prozent. Auf das übrige Europa kamen weitere 12 Prozent, davon 5,5 Prozent auf England und 4,5 Prozent auf Frankreich. Der Rest entfiel fast ausschließlich auf Amerika, und zwar zu 81 Prozent auf die Vereinigten Staaten und zu 4 Prozent auf Kanada.

Für das Hauptproduktionsland der Erde, die Vereinigten Staaten von Amerika, war das Jahr 1928 im Automobilbau ein Rekordjahr. Die Produktion überschritt nach dem scharfen Rückgang im Vorjahre den bis dahin höchsten Produktionsstand des Jahres 1926. Die Steigerung entfiel in der Hauptsache auf die Personenwagen, deren Produktion gegen 1927 um 30 Prozent stieg, während sich der Bau von Lastwagen nur um 17 Prozent erhöhte. Auch in Kanada hat sich die Kraftwagenproduktion im Jahre 1928 um 35 Prozent erhöht.

Nach der Veröffentlichung der „National Automobile Chamber of Commerce" betrug der Produktionswert der in den Vereinigten Staaten und Kanada im Jahre 1928 hergestellten Kraftwagen 3045 Mill. Dollar, d. h. 12,8 Milliarden Mark. Der Produktionswert der hergestellten Zubehör- und Ersatzteile bezifferte sich auf 950 Mill. Dollar (4 Milliarden Mark).

In den Vereinigten Staaten betrug das Verhältnis der Produktion zum Bestand bei den Personenwagen im Jahre 1928 19 Prozent (i. V. 15 Prozent), bei den Lastwagen 18,4 Prozent (16,5 Prozent). Diese, angesichts der weitgehenden Automobilisierung Amerikas hohen Ziffern erklären sich wohl hauptsächlich durch den Ersatz ausgeschiedener Wagen. Nimmt man an, daß jährlich etwa 15 Prozent des amerikanischen Bestandes als Verschleiß ausscheiden, so würde dies eine Neuproduktion von etwa 3,5 Mill. Wagen erforderlich machen.

Ueber die Produktionsverhältnisse der übrigen Länder liegen nur unzureichende Unterlagen vor*).

1606

*) Aus dem „Jahrbuch des Reichsverbandes der Automobilindustrie" 1929, 5. Jahrgang, Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau. Preis 10 RM. und 0,50 RM. Porto.

Darf von einem Polizeibeamten verlangt werden, daß er seinen Namen, Wohnung und Dienstnummer nennt?

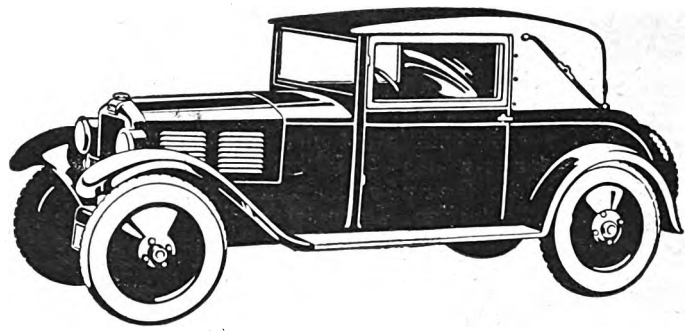
Nach § 15 der Kraftfahrzeugverkehrsordnung hat der Führer eines Kraftfahrzeuges seinen Führerschein sowie die Bescheinigung über die Zulassung des Kraftfahrzeuges bei der Benutzung des Fahrzeuges auf öffentlichen Wegen bei sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen. Als der Kraftdroschkenführer B. vor einiger Zeit mit einem Polizeibeamten am Lehrter Bahnhof in Berlin in Streit geriet, verlangte der Polizeibeamte von dem Kraftdroschkenführer B. die Aushändigung seines Führerscheins, während B. von dem Polizeibeamten seinen Namen und seine Nummer verlangte, da der Polizeibeamte ihn gröblich beleidigt habe. Als der Polizeibeamte sich aber weigerte, seinen Namen und seine Nummer anzugeben, lehnte der Kraftdroschkenführer es auch ab, dem Polizeibeamten seinen Führerschein auszuhändigen; er hielt zwar den Führerschein dem Polizeibeamten vor die Augen, lehnte es aber beharrlich ab, seinen Führerschein dem Polizeibeamten auszuhändigen. Das Amtsgericht verurteilte aber den Droschkenführer zu einer Geldstrafe, weil er verpflichtet gewesen sei, seinen Führerschein dem Polizeibeamten auszuhändigen. Diese Entscheidung focht der Droschkenführer durch Revision beim Kammergericht an und verlangte gleiches Recht für alle; wenn der Polizeibeamte sich ihm gegenüber legitimiert hätte, hätte er auch dem Polizeibeamten nicht nur seinen Führerschein gezeigt, sondern auch ausgehändigt. Der III. Strafsenat des Kammergerichts wies aber die Revision des Angeklagten als unbegründet zurück und führte u. a. aus, der angeklagte Droschkenführer habe gegen § 15 der Kraftfahrzeugverkehrsordnung vom 16. März 1928 und § 21 des Kraftfahrzeuggesetzes vom 3. Mai 1909/21. Juli 1923 verstoßen. Er hätte dem Polizeibeamten seinen Führerschein nicht nur zeigen, sondern auch aushändigen müssen, damit der Polizeibeamte den Führerschein ordnungsmäßig hätte prüfen können. Der Polizeibeamte, welcher eine Uniform anhatte, sei nicht verpflichtet gewesen, seine Dienstnummer, seinen Namen und seine Wohnung anzugeben. Habe sich der Angeklagte geirrt, so liege ein nicht beachtlicher Irrtum auf dem Gebiete des Strafrechts vor. (Aktenzeichen: 3. S. 355. 29.)

Beleuchtungszeit vom 15. Aug. bis 31. Aug.: 15. August . . . von 20.30 Uhr bis 4.10 Uhr
31. August . . . von 20.00 Uhr bis 4.30 Uhr

Digitized by Google

Über 3500 DKW Wagen

zur Zufriedenheit ihrer Besitzer in wenigen Monaten geliefert



V o r Kauf zweifelnd gegenüberstehend den bahnbrechenden DKW-Neuerungen (Zweitakter — freitragende Sperrholz-Karosserie) — n a c h Kauf eifrige Apostel der überlegenen Zuverlässigkeit, Schnelligkeit und Bergfreudigkeit des D K W - Zweitakters sowie seiner b l e n d e n d e n F a h r e i g e n s c h a f t e n.

Hören Sie aus den unzähligen uns täglich zugehenden A n e r k e n n u n g s s c h r e i b e n nur ein paar B e i s p i e l e:

Schröder & Co., G. m. b. H., Chemnitz.

„. . . . Nachdem mit unserem DKW-Wagen ca. 25 000 km zurückgelegt sind, möchten wir Ihnen unsere Anerkennung aussprechen. Der Wagen nimmt jede Steigung ohne die geringsten Schwierigkeiten, und wir haben irgendwelche Beanstandungen im Laufe eines Jahres bei sehr strenger Inanspruchnahme und verhältnismäßig geringer Pflege nie gehabt."

Dr. jur. Friedrich Franz Kosel, Leipzig.

„. . . . Soeben mit meinem DKW-Wagen von einer 8000 km umfassenden Reise nach Frankreich und Spanien zurückgekehrt . . . Auf der gesamten Reise stets zu meiner Zufriedenheit störungsfrei gelaufen. Fabelhaftes Beschleunigungs- und Bergsteigevermögen sowie die erreichbare Höchstgeschwindigkeit, die weit über 90 km liegt. Ganz besonders erstaunlich ist aber seine Lage auf der Straße, die bei jeder Kurve und bei jedem Wetter unbedingte Sicherheit gewährleistet, wie ich sie in einem großen Wagen kaum gefunden habe . . ."

Sportredakteur Ernst Hornickel, Zeitz.

„. . . . Der kleine Zweitakter ist am Berg tatsächlich doppelt und dreimal so starken Wagen weit überlegen. In der Ebene fahr ich gewöhnlich 60 bis 80 Stundenkilometer. Ganz unaufgefordert zoll ich ferner Beifall der prima Federung des Wagens, die gar nicht spüren läßt, daß man über Kopfpflaster holpert . . ."

W. Sahlfeld, Neuisenburg b. Frankfurt (Main).

„. . . . 19 000 km im Gebirge bis zu 22 % Steigung und 6 Zentner Ladegewicht gefahren. . . . Bin mit dem Wagen alleräußerst zufrieden . . . Ich habe bis dato noch keine Reparatur an meinem Wagen gehabt. Da der Zweitakter keine Ventile hat, so fällt auch deswegen schon manche Reparatur weg, wie vor allem das Anschleifen der Ventile . . ."

Polizeioberwachtmeister Gerh. Hitgen, Berlin-Charlottenburg.

(vom 10. Juni bis 22. Juni nach Rom und zurück). „Im ganzen 4700 km in 8 Fahrtagen zurückgelegt. Das macht 600 km durchschnittlich täglich. Ich muß offen sagen, daß mich mein DKW-Wagen durch seine fabelhafte Leistungsfähigkeit immer wieder von neuem überrascht hat. Was der kleine DKW-Wagen in den Alpen leisten mußte, läßt sich kaum in Worten sagen. An den schlimmsten Stellen, Steigungen bis 28 %, . . . aber der Wagen schaffte es doch!"

Generalvertreter Walter Matthies, Dresden-A.

„. . . . Ich erreiche bequem eine Stundengeschwindigkeit von 80 km. Kurze Steigungen fahre ich mit dem 3. Gang. Bei größeren Bergen klettert mein DKW-Wagen mit 50-km-Tempo den Berg hinauf . . . Er hängt selbst 6-Zylinderwagen bei größeren Steigungen ab. Man kann ohne Gefahr im 60—70-km-Tempo in die Kurve gehen. Benzinverbrauch von 7 Liter per 100 km erstaunlich gering. Die ersten 15 000 km sehr gut bewährt. Ein Meisterwerk der deutschen Auto-Industrie! . . ."

Zufriedene Kunden beweisen besser als unsere Worte die überlegene Zuverlässigkeit der DKW-Zweitaktwagen. Von seiner Schnelligkeit, seinen blendenden Fahreigenschaften und von seiner Schönheit können Sie sich am besten selbst überzeugen durch Besichtigung und Probefahrt beim Vertreter:

Vertreternachweis u. Prospekte für das In- u. Ausland durch: DKW-Zschopau 2, DKW-Postamt AR

Digitized by Google

Verkehrssicherheit und ihre Anforderungen an Bau und Ausrüstung der Kraftfahrzeuge

Von Regierungs-Baurat a. D. Josef Locher, Oberingenieur des Bayerischen Revisionsvereins

Die erschreckende Zahl von Kraftfahrzeugunfällen erfordert die Erfassung aller Gefahrenquellen im Kraftfahrzeugverkehr. In den Gerichtsverhandlungen kommen vorwiegend für die Schuldfrage Geschwindigkeitsübertretungen, Fehler des Fahrens gegen Ausweich- und Vorfahrtsregeln und sonstige Verkehrsvorschriften in Betracht. Aus Statistiken über Kraftfahrzeugunfälle ist der große Anteil von Privatfahrern als Unfallbeteiligte auffallend, während auf die Berufschauffeure bedeutend weniger Unfälle treffen. Dann ist auch die Tatsache beachtenswert, daß an den Unfällen im großen Maße Lieferkraftwagen und Kraftfahrzeuge alter Bauart beteiligt sind. Diese beiden Umstände lassen zweierlei erkennen:

Einmal ist es sicherlich die geringere Vertrautheit vieler Herrenfahrer mit den technischen Einrichtungen ihrer Kraftfahrzeuge. Mit Zunahme und Verallgemeinerung des Kraftfahrens in den breitesten Volkskreisen wird das technische Verständnis für die verwickelte Maschine, für die umständliche und wirklich nicht einfache Bedienung eines Kraftwagens im Durchschnitt geringer. Dazu kommt, daß unsere Kraftfahrzeuge in ihren einzelnen Typen oft weitgehend verschieden sind. Ein Herrenfahrer findet größere Schwierigkeiten in der Bedienung der einzelnen Wagen als ein Berufskraftfahrer, der ständig, tagaus, tagein, seinen gleichen Wagen fährt. Der Herrenfahrer fährt oft wochenlang gar nicht. Für viele besteht überhaupt nur die Möglichkeit zu fahren, wenn Freunde oder Bekannte ein Kraftfahrzeug zur Verfügung stellen. Gefährlich ist sicher auch, daß viele die im Fahrunterricht angeeignete Uebung lange verlernt haben, bis sie tatsächlich in den Besitz des oft heißersehnten Kraftfahrzeugs kommen.

Zum andern aber zeigt der hohe Anteil von älteren Fahrzeugen an den Verkehrsunfällen, wie stark die Beschaffenheit der Kraftfahrzeuge eine Rolle beim Zustandekommen von Unfällen spielt. Hier kommt nicht nur der mangelhafte Zustand eines Fahrzeugs in Betracht; vor allem sind es auch unpraktische Einrichtungen, unhandliche Bedienung und für den heutigen Verkehr unzureichende Ausrüstung. Wenn beispielsweise ein junger, schwächlicher Mann von seinem Vater mit der Führung eines schweren, alten Personenwagens beauftragt wird, mit ganz veralteter Zweiradbremse und außenliegender, weit nach vorne reichender Handbremsanordnung, mit einer Fußbremse, die großer Kraft bedarf, um einigermaßen eine Bremswirkung auszuüben, so ist der Streit in der Gerichtsverhandlung, ob der Fahrer mit 20 oder 30 km/Std. eine Straßenkreuzung passiert hat, müßig, im Vergleich zu der Tatsache, daß der junge Mann eben physisch zu schwach war, den Kraftwagen sachgemäß zu bedienen. In einem anderen Fall führt eine junge Dame eine schwere Limousine bei nebligem, regnerischem Wetter durch den dichten Stadtverkehr und schaltet, wie durch viele Zeugen nachgewiesen wird, sorgfältig vor dem Einbiegen in eine Straße auf den dritten Gang zurück. Eben noch mit dem Schalten beschäftigt, springt eine Frau, im Nebel und durch die angelaufene Glasscheibe und den hin- und hergehenden Scheibenwischer nicht erkennbar, ins Vorderrad herein. Da ist wiederum mit der lapidaren Ueberschrift: „Es ist so langsam gefahren, daß man seinen Verpflichtungen nachkommen kann", nichts anzufangen. Das Abgelenktsein von der Fahrbahn durch das Schalten eines empfindlichen Getriebes, der Gedanke: Gas wegnehmen, Auskuppeln, Gang heraus, nochmal Kuppeln und Gang hinein, vielleicht noch ein Blick auf den Tachometer, um die richtige Zwischengasmenge zu dosieren, nimmt soviel Zeit in Anspruch, daß der Augenblick des Unglücks übersehen werden kann. Hier liegt die Schuldfrage nicht in der Fahrgeschwindigkeit. Die Umständlichkeit der Bedienung unserer Kraftfahrzeuge ist Anlaß zu diesem und manch anderem Unfall.

Die Lenkung macht ja dem Fahrer die wenigste Schwierigkeit. Es gibt viele, die gleich am ersten oder zweiten Lerntag ohne Mithilfe des Fahrlehrers den Kraftwagen durch enge Straßen und auch schon im Verkehr, wo Ausweichen und Ueberholen in Frage kommt, steuern. Viel größere Uebung erfordert die Bedienung der Kupplung und der Schaltung. Hierzu ist ein hohes Maß von Feingefühl nötig, das natürlich nicht allgemein vorhanden sein kann. Je mehr das Kraftfahren in allen Bevölkerungsschichten zur Notwendigkeit wird, um so mehr Fahrern fehlt die Feinfühligkeit in den Fußgelenken meist zeitlebens. Nach vier- und mehrwöchentlichem Ausbildungsgang ist die Schaltfähigkeit bei vielen noch sehr mangelhaft, bei manchen wie am ersten Tag. Die meisten Versager in den Führerprüfungen gibt es durch unrichtige Bedienung der Kupplung. Schon beim Anfahren: Kupplung einfallen lassen und der Motor wird abgewürgt bis zum Stillstand. Er stirbt, entschuldigend heißt's dann: „Weil er noch so kalt ist". Aengstliche Gemüter kuppeln ständig unter der Fahrt aus, meist ohne Gas wegzunehmen. Und dann erst das Zusammenspiel von Kupplung und Schaltung! All die guten Ratschläge: „Bei dem Wagen darf man die Kupplung nur halb austreten, bei diesem Fabrikat müssen Sie ganz durchtreten, ja, Sie müssen sofort nach dem Kuppeln schalten — nein, zweimal kuppeln und lange warten, ehe Sie den Gang hereinstoßen — alles weich mit Gefühl" — sind vergebens. Zum Schluß kracht's doch ohrenbetäubend.

Beim sogenannten Zurückschalten, wie man das Schalten von hohen zu niedrigen Gängen nennt, kann nur durch Zwischengasgeben ein einwandfreies, geräuschloses Ineinandergreifen der Getriebezahnräder erreicht werden. Dem technisch Feinfühlenden bleibt es immer unfaßlich, daß gerade beim Kraftwagen die recht rohe Art, zwei im Lauf befindliche Zahnräder zu verkämmen, bis heute erhalten ist. Man braucht nur im Großstadtverkehr hinhorchen, wenn einer Fahrzeugkolonne vom Verkehrsposten die Weiterfahrt freigegeben wird. Die Hast, vorwärts zu kommen, und die Enge der Fahrbahn durch die vielen Fahrzeuge und Radfahrer läßt alle guten Ratschläge und das Gelernte vergessen.

Hier muß die einfache Bedienungsart der Elektrofahrzeuge und der Dampfkraftwagen als vorbildlich gekennzeichnet werden. Die Erlernung des Führens eines Elektrofahrzeuges ist bedeutend leichter als die eines Wagens mit Verbrennungsmaschine und Getriebeschaltung. Dem trägt ja auch die Gesetzgebung Rechnung, indem sie für Elektrofahrzeuge um die Hälfte kürzere Ausbildungszeiten vorschreibt. Auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus wäre eine Vereinfachung der Bedienung höchst wünschenswert; denn eine Verbilligung der Ausbildungskosten für Kraftfahrzeugführer wird von allen Seiten angestrebt.

Eine Menge Unfallursachen birgt das Kraftfahrzeug heute noch in sich. Wenn beispielsweise auf offener, breiter, vollständig gerader Landstraße ein angetrunkener Bauer vor einem Kraftwagen hergeht, zu gleicher Zeit von der entgegengesetzten Seite ein Motorrad auftaucht. Der Führer ist gezwungen, seine Scheinwerfer abzublenden. Kann's ihm da zum Vorwurf gemacht werden, wenn er eine plötzliche Bewegung des Bauern in seine Fahrbahn herein nicht

Digitized by Google

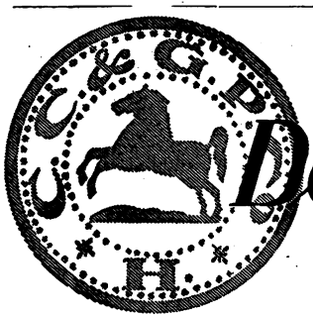
wahrnimmt? Jeder Kraftfahrer kennt den unangenehmen Augenblick beim Abblenden des grellen Scheinwerferlichtes, der die Fahrbahn in plötzliches Dunkel hüllt. Das menschliche Auge kann sich nicht so schnell an den Lichtwechsel gewöhnen. Auch hier ist mit der Erörterung der Fahrgeschwindigkeit, mit der Frage, ja, warum wurde der Wagen nicht angehalten, nicht gedient. Die Verbesserung unserer Beleuchtungsanlagen an Kraftfahrzeugen allein ist dazu angetan, solche, leider allzu häufigen Unfälle hintanzuhalten.

Ein gewandter, langjähriger Kraftfahrer war seit Jahren an seinen rechtsgesteuerten Wagen gewöhnt. Auf der ersten Fahrt bei Nacht rannte er mit seinem neu gekauften, linksgesteuerten Wagen in einer Kurve an einen Baum und verursachte einen bedauerlichen tödlichen Unfall. Es wird immer wieder nicht genügend beachtet, daß Links- und Rechtssteuerung im Uebergang und für den Anfänger zwei grundverschiedene Fahrweisen bedingen, eine andere Berechnung der Kurven, ein anderes Verhalten beim Ausweichen und beim Ueberholen. Warum kann hier in der Frage der Steuerung nicht endlich eine Einheitlichkeit bei der Industrie erreicht werden?

Auch die Uebersetzungsverhältnisse von Kraftfahrzeuglenkungen sind als Unfallursachen von Bedeutung. Von der direkten Lenkung mancher dreirädrigen Fahrzeuge und den schwach übersetzten Lenkungen, wie sie beispielsweise der frühere Fordwagen mit 1 : 5 hat, bis zu den modernsten amerikanischen Lenkantrieben, die ein Uebersetzungsverhältnis 1 : 14 aufweisen, ist ein weiter Weg. Wie leicht kann jemand verwirrt werden, der einen Wagen mit niedrig übersetzter Lenkung gewöhnt ist, wenn er beim Einbiegen statt einhalbmal vielleicht ein- bis zweimal sein Lenkrad drehen muß. Auch der Kraftaufwand ist natürlich verschieden und kann den Fahrer verblüffen. Warum werden die Lenkübersetzungen nicht vereinheitlicht? Warum sind die Lenkradgrößen nicht normiert?

Die Verschiedenartigkeit der Anordnung der Fußpedale, bald Gaspedal links und Bremspedal rechts, bald umgekehrt, ist eine Gefahr. Sie gibt wohl viel öfter, als es in den Gerichtsverhandlungen zum Ausdruck kommt, zu Verwechslungen Anlaß. Ein bemerkenswerter Fall kam auch dadurch vor, daß ein Fahrer auskuppeln wollte und dabei auf den Abblendknopf seines Scheinwerfer-Fußschalters geriet. Statt den Wagen zu verlangsamen, blendete er den Scheinwerfer auf und brachte die Menschen vor ihm in der Fahrbahn in Verwirrung. Wie oft kommen Kraftwagen infolge starken Bremsens ins Schleudern. Das Schleudern und Gleiten der Kraftfahrzeuge fordert eine Menge Unfallopfer. Mangelhafte Bereifung und das Fehlen geeigneter Gleit- und Schleuderschutzmittel wird manchem zum Verhängnis.

So läßt sich eine Menge von Unfällen auf die Beschaffenheit unserer Kraftfahrzeuge zurückführen. Ganz besonders auch bei Lastwagen und Omnibussen durch ungenügende Aussicht von den Führersitzen, unpraktische und ungenügende Einrichtung zum Zeichengeben. Ganz zu schweigen von den immer und immer wiederkehrenden Unfällen beim Anhängerbetrieb von Lastwagen. Ungünstige Anhängevorrichtungen, die auch geringes Zurückstoßen nicht erlauben, bringen Fahrer und Arbeiter oft auf die unvernünftigsten Ideen behelfsmäßiger Anhängemethoden. Die zunehmende Zahl von Verkehrsunfällen durch Kraftfahrzeuge verpflichtet alle am Kraftwagenverkehr Beteiligten, die Sicherheit im Betrieb des Kraftwagens zu erhöhen. Für die Industrie kommen hier



Der Chemiker

schafft die Voraussetzungen für ein zweckmäßiges Reifenprofil. Eine reich zerklüftete Lauffläche, die dem Reifen ein Höchstmaß von Griffigkeit und Gleitschutzwirkung verleiht, setzt eine hervorragend widerstandsfähige Laufflächen-Qualität voraus.

Auch der edelste Kautschuk wird erst durch die Kunst der Verarbeitung zum vollendeten Reifenmaterial. Erfahrene Spezialisten haben die zähe CONTINENTAL-Qualität geschaffen, die unserem Reifen die Merkmale der Höchstleistung gibt:

Lange Lebensdauer,
Geringe Abnutzung des griffigen CONTINENTAL-Profils, also langdauernde Gleitschutzwirkung,
Hohe Sicherheit bis zum letzten Reifen-Kilometer.

Continental

Belieferung nur durch Händler.

Digitized by Google

vor allem die Fragen der Vereinfachung, Vereinheitlichung und Verbesserung der Kraftfahrzeuge und ihrer Ausrüstung in Betracht.

Wenn man alle Gefahrenquellen, die das Kraftfahrzeug mit sich bringt, erfassen will, so ist der Gedanke naheliegend, durch eine genaue Unfallstatistik die einzelnen Ursachen an Kraftfahrzeugunfällen zu ermitteln. In Deutschland ist eine einheitliche Unfallstatistik bedauerlicherweise nicht eingeführt, während man in anderen Ländern solchen Statistiken die größte Bedeutung für Herabminderung der Unfälle beimißt. Bei einem Vergleich solcher Unfallstatistiken müssen die deutschen Verkehrsverhältnisse für eine gerechte Beurteilung mit herangezogen werden. Viele Umstände spielen da mit, so z. B. für den Kraftverkehr angemessen eingerichteter Straßenbau und Linienführung, mehr oder weniger vorgeschrittene Verkehrsdisziplin der sonstigen Straßenbenützer, die Handhabung der Rechtsprechung, der Volkscharakter und ähnliches mehr. Für die Verhältnisse in Deutschland muß auch in Betracht gezogen werden, daß es bei uns 10 Millionen Fahrräder gibt, die sicher einen guten Anteil an den Unfällen haben. In Deutschland sind nur selten besondere Radfahrwege zu finden, wie etwa in dem ebenfalls sehr fahrradreichen Dänemark. Bei sehr vielen Verkehrsunfällen spielt das Anfahren von Fußgängern durch Radfahrer, Stürze beim Auf- und Abspringen von der Straßenbahn, Ueberfahren von Fußgängern durch die Straßenbahn, Sturz von Pferdefuhrwerken, Ausgleiten von Fußgängern auf der Straße, Sturz von Radfahrern nach dem Ueberholen von Lastkraftwagen eine ganz wesentliche Rolle gegenüber den Unfällen, an denen Kraftfahrzeuge beteiligt sind.

Für die bauliche Entwicklung unserer Kraftfahrzeuge ist der Anteil von Unfallursachen wichtig, bei welchen der Zustand, das Material und Konstruktionsfehler des Fahrzeugs von Bedeutung waren. Nach vorliegenden Aufstellungen liegt der Anteil mangelhaften Fahrzeugzustandes unter 10 Prozent aller Unfälle. Demnach scheint es so, als ob der Zahl solcher Unfälle keine besondere Bedeutung zukommt. In Wirklichkeit sind jedoch fehlerhafte Fahrzeuge in erheblich größerer Zahl vorhanden. Man muß bedenken, daß eine Reihe von Unfällen, welche auf den Wagenzustand zurückzuführen sind, weder den amtlichen Stellen noch den Versicherungsgesellschaften zur Kenntnis kommen, weil der daran Schuldige sich schleunigst vor der Feststellung seiner Nachlässigkeit drückt, sein Fahrzeug in Ordnung bringt, den angerichteten Schaden mit Geld ausgleicht oder sonstwie dafür sorgt, daß er keine Unannehmlichkeiten hat.

Bei einer drei Wochen dauernden, ganz umfassend, aber unvermutet vorgenommenen Untersuchung der Kraftfahrzeuge im Staate New York ergab sich, daß 39 Prozent der registrierten Fahrzeuge in irgendeiner Hinsicht reparaturbedürftig und in 29 Prozent aller Fälle Bremsregulierung und Einbau neuer Bremsbacken oder Belege nötig waren. Man könnte einwenden, daß die Verkehrsverhältnisse im Staate New York so ungewöhnlich, ja auf der Welt einzigartig sind, daß man Beobachtungen, die dort gemacht wurden, nicht verallgemeinern oder daraus Schlüsse für andere Länder, z. B. Deutschland, ziehen kann. Das mag richtig sein, aber man wird doch die Verhältnisse einigermaßen richtig kennzeichnen, wenn man annimmt, daß auch bei uns 20—25 Prozent aller in Betrieb befindlichen Fahrzeuge in sicherheitstechnischer Hinsicht nicht in Ordnung sind.

Wie mannigfach die Ursachen von Kraftfahrzeugunfällen sein können, zeigen die nachstehenden Tabellen über die Unfallursachen beim fehlerlosen und beim fehlerhaften Wagen.

Unfallursachen beim fehlerlosen Wagen:

Bedienung	Geschwindigkeit	Gewicht	Auspuff	Führer
Vielgestaltigkeit der Hebel- und Pedalanordnung.	Schwierigkeit des Anhaltens und Ausweichens, Heftigkeit des Anpralls $\left(\frac{m \cdot v^2}{2}\right)$.	Erschwerte Lenkung bei großer Last.	Lebensgefährliche Luftverschlechterung durch Kohlenoxyd in Wagenschuppen, in tiefliegenden Arbeits- und Wohnräumen und auch auf Straßen.	Unbeholfenheit und Unfähigkeit.
Gleichzeitige Bedienung verschiedenartiger Vorrichtungen.	Erhöhte Gefahr bei Achs- und Räderbrüchen.	Unterschied des Fahrens beim belasteten u. unbelasteten Fahrzeug.		Mangelhafte Ausbildung.
Kraftaufwand für Lenkung und Bremsen.	Erhöhte Gefahr bei Versagen der Lenkung und der Bremsen.	Gefahr des Gleitens und Schleuderns bei ungleichmäßig. Lastenverteilung.		Mangelndes Verkehrsgefühl.
Mangelhafte Uebersichtlichkeit bei geschlossenen Aufbauten.	Erschrecken von Menschen und Tieren.	Gefahr beim Bergabfahren.		Rücksichtslosigkeit, Trunkenheit.

Unfallursachen beim fehlerhaften Wagen:

Gleiten und Schleudern	Versagen einzelner Teile	Blendung und sonstige Mängel der Beleuchtungseinrichtung	Brand, Explosion	Motorstörungen
Uebermäßig abgenützte Bereifung.	Fehler des Baustoffs oder der Bearbeitung.	Versagen der Lampen durch Kurzschluß od. Batteriestörung.	Fehlerhafte Anordnung des Brennstoffbehälters.	Uebermäßiges Geräusch und dadurch Scheuen von Tieren.
Platzen eines Reifens.	Vorzeitige Abnützung einzelner Bauteile, besonders an Lenkung, Bremsen, Kupplung.	Ungenügende Abblendung.	Undichtigkeit der Leitungen.	Zurückschlagen des Motors beim Andrehen.
Falsche Radstellung.		Fehlschaltung.	Mängel an Ventilen und Zündung.	
Flattern der Vorderräder.	Mangelhafte Bremseinrichtungen.	Einfluß der nassen Straße.		
Ungleich wirkende oder verölte Bremsen.	Ungenügende Wendigkeit.	Mangelhafte Ortsbeleuchtung.		
Mangelnde Gleitschutzeinrichtung.				

(Fortsetzung auf Seite 345)

Digitized by Google

Garagenverhältnisse in Paris

Von Dr. RENELL (Reichsverband der Garagenbesitzer)

Die Motorisierung des Verkehrs ist in Frankreich viel weiter als in Deutschland vorgeschritten. Paris ist gegenüber Berlin eine Reihe von Jahren voraus. In Paris kommt auf noch nicht 12 Einwohner 1 Kraftfahrzeug, in Berlin dagegen erst auf je 54 Einwohner. Es interessiert naturgemäß, wie man in Paris, wo die Wohnverhältnisse ungefähr die gleichen wie in Berlin und auch in der Mehrzahl der deutschen Großstädte sind, der Lösung des „Garagenproblems" nähergekommen ist.

Es gibt in Paris bei rund 200 000 gezählten Kraftfahrzeugen einschließlich der Vororte ca. 1100 Garagen. Vergleichsweise sei angeführt, daß in Groß-Berlin 300—400 gewerbliche Garagenbetriebe bei rund 50 000 Kraftwagen (exkl. Motorräder!) zur Verfügung stehen. Von den Pariser Garagen umfassen etwa 200 Betriebe zwischen 25—40 Unterstellplätze, die übrigen gehören fast ausschließlich zur Mittelkategorie mit einem Fassungsraum von rund 50 bis 200 Fahrzeugen, daneben existieren noch einige Riesen- oder Palastgaragen, die teilweise 8 bis 10 Geschosse mit 1000 und noch mehr Unterstellplätzen aufweisen.

Die Pariser Bauordnung verbietet nicht den Bau von Garagen in sogenannten „Wohn- oder geschützten Gebieten", in denen meist die Nachfrage nach Unterstellplätzen am größten ist. Hier ist jedoch in den deutschen Großstädten ein Neubau nicht zugelassen. Auch ist in Paris eine bedeutend bessere bauliche Ausnutzung der Grundstücke erlaubt. Man findet dort durchweg eine höhere Geschoßzahl und nur kleine oder überhaupt keine Höfe. In Berlin dagegen, wie auch in den meisten anderen deutschen Großstädten, werden selbst in den höchsten Bauklassen nur 5 Geschosse inkl. Erdgeschoß und eine Bebauung von nur sechs Zehntel des Grundstückes erlaubt. Jeder Garagenbauunternehmer muß deshalb in Deutschland von vornherein die Hälfte bis ein Drittel des teuer erworbenen Grundstückes brach, jedenfalls unbebaut, liegen lassen.

Trotz der sehr erheblich günstigeren Ausnutzungsmöglichkeit des Grund und Bodens sind die Einstellgebühren in Paris nicht etwa niedriger als in den deutschen Großstädten, insbesondere in Berlin. Die Einstellung kostet in den Pariser Stadtvierteln nördlich der Seine durchweg 200 bis 400 Fr., d. h. 200 Fr. für kleine Wagen in der Halle und 400 Fr. für große Wagen in den Drahtgitterboxen. Um den Markwert zu errechnen, darf man diese Frankenziffern nicht etwa durch 6 dividieren, indem man mechanisch den jetzigen Devisenkurs zugrunde legt. Man muß vielmehr berücksichtigen, daß es sich bei der Autounterstellung um einen „Gegenstand des inneren Bedarfes" handelt, wobei die Wertbeurteilung des Franken im Ausland weniger in Betracht kommt. Bei der Umrechnung müssen vielmehr die Lebenshaltungsindexe der beiden Länder (518 bzw. 142) in Verbindung mit der Goldparität (81 100) zugrunde gelegt werden. Es ergibt sich daraus ein Umrechnungsdivisor von etwa 4,5.

Eine Einstellgebühr von 300 Fr. monatlich entspricht also einem Markwert von rund 70 M., und eine Tageseinstellgebühr von 15 bis 20 Fr. ist in deutschem Geld ungefähr 3 bis 5 M. Diese Sätze von 60 bis 70 M. Monats- und 3 bis 5 M. Tagesgebühren verstehen sich nicht etwa für die Unterstellung in einer einzelnen Boxe, sondern für Hallenunterstellung.

In den Pariser Garagen findet man zum überwiegenden Teil Hallenunterstellung. Nur die in ihrer Art alleinstehende Banville-Garage hat durchweg Einzel- und Doppelboxen mit Drahtgitterwänden. Sie ist eine Hochgarage mit 8 Stockwerken und 800 Unterstellplätzen. In der Tatsache der überwiegenden Hallenunterstellung liegt einer der grundlegenden Unterschiede der französischen Autounterstellung gegenüber der deutschen. Was dieser Unterschied im Unterstellsystem bedeutet, kann auch der Außenstehende ermessen, wenn er erfährt, daß man in Deutschland je Normalboxe 40 bis 50 qm je nach Eignung des Grundstückes Flächenbeanspruchung rechnet unter Berücksichtigung der Durchfahrtsstraßen, Hofflächen, Büroräume, Waschplätze usw. In den Pariser Garagen entfallen dagegen auf jeden Hallenunterstellplatz inkl. der nicht vermietbaren Flächen 18 bis 25 qm.

In Frankreich genügt eine Differenz von 5 M. bei der monatlichen Einstellgebühr, um den französischen Kraftfahrzeugbesitzer zu einem Wechsel von der Boxen- zur Hallenunterstellung zu veranlassen. Wenn dagegen in Deutschland eine Boxe monatlich 70 M. und eine Hallenunterstellung 50 M. kostet, so zieht der deutsche Kraftfahrzeugbesitzer immer noch die Boxe vor.

Man findet es bei dieser konservativen Einstellung des Kraftfahrzeugbesitzers nicht recht verständlich, daß man sich in Deutschland teilweise heftig über die Mieten für Einzelboxen beklagt, auf der anderen Seite jedoch nicht auf den Luxus der Unterstellung in einer Einzelboxe verzichten will. Die Boxen in unseren Garagen sind übrigens nicht nur massiver gebaut, sondern müssen auch schärferen bau- und feuerpolizeilichen Vorschriften als in Paris entsprechen.

Es ist zu hoffen, daß die Entwicklung des deutschen Kraftfahrwesens trotz der beschränkten Einkommen- und Vermögensverhältnisse in dem bisherigen Tempo (jährliche Zunahme etwa 30 Prozent) anhält. Um die Kosten der Autounterstellung bei dem immer knapper und teurer werdenden Grund und Boden in einzelnen Großstadtvierteln nicht allzu hoch anwachsen zu lassen, werden wir wohl auch in Deutschland, wenigstens in den Großstädten, zwangläufig allmählich zur Hallenunterstellung wie in Paris und dem übrigen Ausland übergehen müssen.

1649

Digitized by Google

Die neuen Einkommensteuerbescheide

Von Steuersyndikus Dr. Brönner, Berlin

In dieser Zeit gehen den Steuerpflichtigen die neuen Einkommensteuerbescheide für 1928 zu, die entweder Nachzahlungen oder Erstattungen von Einkommensteuer zur Folge haben werden.

Zur Erleichterung der Nachprüfung, ob die Einkommensteuer 1928 richtig festgesetzt ist, sei kurz ein Beispiel gegeben:

Ein verheirateter Gewerbetreibender mit zwei minderjährigen Kindern hat im Jahre 1928 ein Einkommen von		6 000 RM.
bezogen. Es werden abgesetzt für Sonderleistungen mindestens . .	240 RM.	
steuerfreier Betrag	720 „	
für die drei Familienangehörigen je 8 Proz. = 24 Proz. von 5 040 RM., abgerundet	1 210 „	2 170 „
bleiben zu versteuern		3 830 RM.
davon 10 Prozent Einkommensteuer		383 „
abzüglich der Ermäßigung von . .		27 „
Einkommensteuer 1928		356 RM.

Der Abzug von 240 RM. für Sonderleistungen (Lebensversicherungsprämien und sonstige Versicherungsbeiträge für den Steuerpflichtigen selbst und seine Familien, Ausgaben für Berufsfortbildung usw.) erfolgt, soweit nicht höhere Ausgaben für diese Zwecke nachgewiesen werden. (Die Höchstgrenze für den Abzug der genannten Sonderleistungen beträgt 600 RM., erhöht um je 250 RM. für die nicht selbständig veranlagten Familienangehörigen!) Der Abzug von 720 RM. als steuerfreier Einkommenteil findet — abgesehen von den Lohnsteuerpflichtigen — nur bei Einkommen bis 10 000 RM. statt. Für die nicht selbständig veranlagten Familienangehörigen werden je 8 v. H. des über 720 RM. hinausgehenden Einkommens, höchstens aber 600 RM. freigelassen. Bei Lohnsteuerpflichtigen, deren Einnahmen zu mehr als 50 % aus Arbeitslohn bestehen, beträgt die Ermäßigung je 10 %, höchstens je 800 RM. Für kleine Einkommen sind die Mindestbeträge für die Familienermäßigungen beachtlich, nämlich 100 RM. für die Ehefrau, 100 RM. für das erste Kind, 180 RM. für das zweite Kind, 360 RM. für das dritte Kind usw.

Die Ermäßigung um 27 RM. am Schluß der Steuerberechnung gilt für Einkommen bis 15 000 RM.

I. Nachzahlungen und Erstattungen von Einkommensteuer 1928.

Legt der Steuerpflichtige wegen unrichtiger Ermittlung seines Einkommens oder unzutreffender Steuerberechnung oder nachträglicher Geltendmachung einer Steuerermäßigung nach dem oben Gesagten Einspruch ein, so wird die Entrichtung der von ihm etwa geforderten Nachzahlung (Abschlußzahlung) die Einkommensteuer 1928 dadurch an sich nicht hinausgeschoben. Es muß vielmehr besonders um Stundung oder Absetzung der Steuereinziehung eingekommen werden, wobei das Finanzamt regelmäßig Stundungszinsen von 5 % festsetzt. Zweckmäßig ist gleichzeitig sowohl Stundung aus Billigkeitsgründen wie Aussetzung wegen der Zweifelhaftigkeit der Steuerforderung des Finanzamtes zu beantragen.

Ist eine Nachzahlung vom Finanzamt nicht festgesetzt, hat vielmehr der Steuerpflichtige einen Anspruch auf Erstattung von im Vorjahre nach dem nunmehrigen Steuerbescheid überzahlten Vorauszahlungsbeträgen, so wird an sich durch die Einlegung des Einspruchs die Erstattung verzögert, da sie erst nach Rechtskraft des Einkommensteuerbescheides stattfindet. In der Praxis findet jedoch eine Erstattung entsprechend einem Bescheid des Reichsfinanzministers vom 20. Juli 1929 (III e 2828), wonach überzahlte Einkommensteuern beschleunigt zurückzuzahlen oder auf fällige Steuern anzurechnen sind, im allgemeinen schon früher statt.

Erkennt der Steuerpflichtige die Richtigkeit des Einkommensteuerbescheides an, so wird er, wenn eine Nachzahlung in Frage kommt, diese entweder innerhalb eines Monats nach Erteilung des Bescheides bei der Finanzkasse vornehmen, oder aber, was für hohe Steuerzahlungen, insbesondere bei Zahlungs-Schwierigkeiten in Betracht kommt, ratenweise Abtragung der restlichen Einkommensteuerschuld auf Grund des § 105 Abs. 2 der Reichsabgabenordnung beim Finanzamt beantragen. Zutreffendenfalls ist das Gesuch zum Nachweis einer finanziellen Notlage durch eine Aufstellung über die flüssigen Mittel, die schwebenden Verbindlichkeiten, den schwachen Zahlungseingang, auch Zwischenbilanzen und sonstiges Zahlenmaterial zu unterstützen. An sich hat der Reichsfinanzminister darauf hingewiesen, daß die Steuerpflichtigen rechtzeitig höhere Vorauszahlungen leisten sollen, wenn sie für das nächste Jahr mit einem höheren Einkommen rechnen. Anscheinend besteht jedoch eine interne Anweisung, Stundungsgesuche bei hohen Nachzahlungsbeträgen wohlwollend zu behandeln.

Kommt umgekehrt eine Erstattung von Vorauszahlungen in Frage, ohne daß Einspruch wegen der Veranlagung eingelegt wird, so kann eine Beschleunigung der Erstattung dadurch herbeigeführt werden, daß dem Finanzamt gegenüber ausdrücklich auf Einlegung des Einspruchs verzichtet wird. Es besteht dann ein Rechtsanspruch auf sofortige Erstattung gemäß § 102 Abs. 3 EStG.

Neben den zur Erstattung gelangenden Vorauszahlungsbeträgen selbst hat das Finanzamt zutreffendenfalls übrigens auch etwa früher wegen verspäteter Entrichtung der Vorauszahlungen gezahlte Verzugszinsen zu erstatten. Dagegen braucht es, wenn die Vorauszahlungen seinerzeit gegen Zinsen ganz oder teilweise gestundet waren, nach einer neuen Reichsfinanzhofentscheidung die Stundungszinsen merkwürdigerweise nicht zurückzuvergüten. Uebrigens kann auch für die überzahlten Vorauszahlungsbeträge

Digitized by Google

selbst keine Verzinsung vom Finanzamt verlangt werden. Eine ebenfalls den Gewerbetreibenden schwer verständliche Auffassung!

II. Die Vorauszahlungen auf die Einkommensteuer 1929.

Die in dem Einkommensteuerbescheid für 1928 ebenfalls festgesetzten Vorauszahlungen auf die Einkommensteuer 1929 berechnen sich grundsätzlich nach der für 1928 festgesetzten Einkommensteuer. Ein Unterschied ergibt sich jedoch insofern, als bei Einkommen bis 15 000 RM. für 1928 nur 27 RM., für 1929 dagegen 36 RM., demnach noch 9 RM. abzusetzen sind.

Betrug also z. B. in dem obigen Beispiel die Einkommensteuer 1928	356 RM.
so sind für die Berechnung der Vorauszahlungen noch abzusetzen	9 RM.
	347 RM.

so daß die vierteljährlichen Vorauszahlungen für 1929 je 86,75 RM. betragen.

Sind an früheren Vorauszahlungsterminen für 1929 auf Grund des Einkommensteuerbescheides 1927 höhere Vorauszahlungen entrichtet, als sich nunmehr ergeben, so kann der Unterschied nicht ohne weiteres verrechnet werden, da die neue Festsetzung der Vorauszahlungen keine rückwirkende Kraft hat. Kann jedoch der Steuerpflichtige geltend machen, daß die Einkommensteuer 1929 sich voraussichtlich nicht höher stellen wird als die Einkommensteuer 1928, so hat das Finanzamt unter Anrechnung der bereits geleisteten höheren Vorauszahlungen festzustellen, welche Vorauszahlungen noch zu entrichten sind und im übrigen Stundung zu gewähren (Erl. d. RFM. v. 16. 2. 29; S. 2209—11).

Würde also der Steuerpflichtige in dem obigen Beispiel auf Grund des Einkommensteuerbescheides 1927 bereits am 10. April 1929 als erste Vorauszahlungsrate für 1929 abgeführt haben .	120,— RM.
so würden, da nach dem neuen Einkommensteuerbescheid nur	86,75 RM.
zu entrichten sind, auf die am 10. Juli fällige Vorauszahlung	33,25 RM.

anzurechnen sein, so daß an diesem Tage nur noch 53,50 RM. zu zahlen waren. Zu diesem Zweck muß beantragt werden, die Vorauszahlungsrate vom 10. Juli in Höhe von 33,25 RM. mit Rücksicht auf die am 10. April erfolgte Ueberzahlung bis zur Zustellung des Einkommensteuerbescheides 1929 zu stunden unter dem Hinweis, daß das Einkommen 1929 voraussichtlich nicht höher sein wird, als das des Vorjahres.

Ist damit zu rechnen, daß das Einkommen 1929 sogar niedriger sein wird als das Einkommen 1928, so kann, wenn die Einkommenminderung mehr als den fünften Teil, mindestens aber 1000 RM. betragen wird, Stundung der vierteljährlichen Vorauszahlungen insoweit verlangt werden, als der voraussichtlichen Einkommensteuer 1929 entspricht (§ 100 EStG.). Die Einkommenminderung muß glaubhaft gemacht werden, was seitens des Kaufmanns am besten durch Einreichung einer Zwischenbilanz geschieht.

Beispiel:

Einkommen 1928	19 500 RM.
Einkommensteuer 1928 (ohne Berücksichtigung der Ermäßigungen) . . .	2 600 RM.
Voraussichtliches Einkommen 1929 . .	12 000 RM.
Einkommensteuer 1929 (desgl.) . . .	1 300 RM.

Die Einkommenminderung wird also mehr als $^1/_5$ und mehr als 1000 RM. betragen, die Einkommensteuer selbst sich um die Hälfte niedriger stellen. Demgemäß wird Stundung in Höhe der Hälfte der auf Grund des Einkommens 1928 festgesetzten Einkommensteuer beantragt werden können, so daß die Vorauszahlung vierteljährlich statt 650 RM. 325 RM. beträgt. — Auch hier wird zutreffendenfalls Anrechnung der früher geleisteten höheren Vorauszahlungen für 1929 im Wege der Stundung verlangt werden können, soweit sie den nunmehrigen Vorauszahlungsbetrag übersteigen.

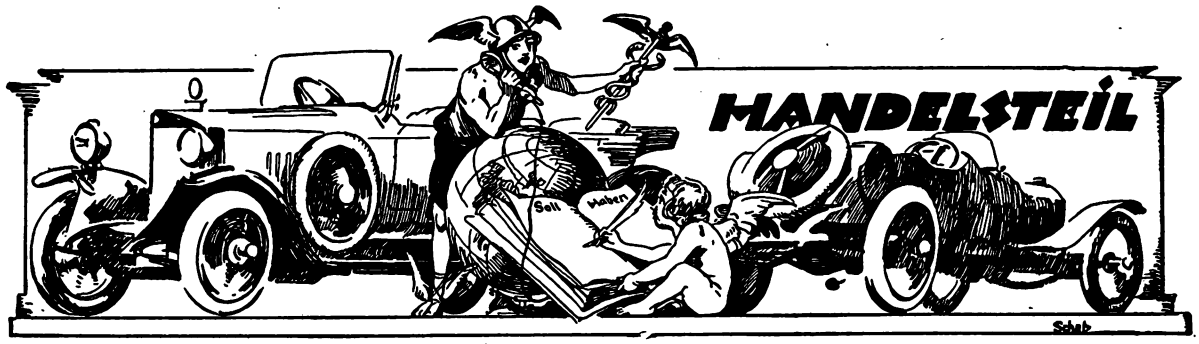
Ist die voraussichtliche Einkommenminderung nicht so erheblich, wie nach § 100 EStG. erforderlich, so besteht lediglich die Möglichkeit, ein Stundungsgesuch auf den Billigkeitsparagraphen der Reichsabgabenordnung (§ 108) zu stützen. *1827*

(Fortsetzung von Seite 342)

Neben der Leistungssteigerung und Erhöhung der Bequemlichkeit muß im Kraftfahrzeugbau eine stetig fortschreitende Verbesserung der Verkehrssicherheit Hand in Hand gehen. Alle Unfallursachen, die auf schwierige, umständliche Bedienung, Versagen von Lenk- und Bremseinrichtungen oder auch Mangel der Ausrüstung, wie fehlerhafte Beleuchtung und Bereifung zurückzuführen sind, können durch planmäßige Entwicklung mit der Zeit ausgeschaltet werden. Der Technik und Industrie erwächst hier eine dankbare Aufgabe. Das Kraftfahrzeug wird dann nicht nur das schnellste, sondern auch das sicherste Landverkehrsmittel werden.

Freilich bedarf es auch der Mitarbeit der Kraftfahrzeugbesitzer, und hier muß die Notwendigkeit einer ständigen ordnungsmäßigen Instandhaltung noch mehr erkannt werden. Jedem Kraftfahrer muß die Sorge für den verkehrssicheren Zustand eine vornehme Pflicht werden, die nicht durch behördlichen Zwang geboten ist, sondern aus eigenem Verständnis und klarer Erkenntnis der Notwendigkeit herauswächst. Man kann daher die Gefahren vom mangelhaften und schlecht gepflegten Wagen nicht oft genug zur Schau stellen. Die technische Entwicklung unserer Kraftfahrzeuge einerseits und die Hebung des Fahrzeugzustandes durch verständnisvolle Pflege und Wartung wird schließlich zu einer Abnahme der Kraftfahrzeugunfälle beitragen. *1636*

Digitized by Google



Zur Ermäßigung des amerikanischen Automobilzolls. Kein Anlaß zu Optimismus

Von Willy R. Vogeler,
Präsident der Mercedes Benz Company, Inc., New York

Die Beratungen des amerikanischen Kongresses in Washington über die Frage einer Zollermäßigung auf Kraftwagen haben, wie nicht anders zu erwarten, über die Grenzen der Vereinigten Staaten hinaus lebhaften Widerhall gefunden. Es scheint daher angebracht, um vorzeitigem und leider unangebrachtem Optimismus vorzubeugen, die Lage, wie sie sich heute darstellt, kurz zu analysieren. Nach den bisherigen Bestimmungen belegen die Vereinigten Staaten die Einfuhr von Kraftwagen, Fahrgestellen, Karosserien und Zubehör mit einem Wertzoll von 25 Prozent. Es besteht jedoch eine Klausel, derzufolge die Regierung den Zoll auf Kraftwagen-Importe bis auf 50 Prozent erhöhen kann, wenn die importierende Nation ihrerseits amerikanische Automobile mit einem Zoll belegt, der höher als 25 Prozent ist. Da Frankreich zum Beispiel Kraftwagen-Importe mit 45 Prozent ad valorem beanschlagt, so müssen nach Amerika eingeführte französische Wagen gleichfalls 45 Prozent beim Eintritt in die Vereinigten Staaten bezahlen.

Wenn jetzt Aussicht besteht, daß der allgemeine Zollsatz für Automobile in Amerika auf 10 Prozent ermäßigt wird, daneben aber die Reziprozitätsklausel bestehen bleibt, dann ist der praktische Nutzen solcher Maßnahme gleich Null. Sie ist eigentlich nur eine schöne Geste, die auf den guten Eindruck nach außen hin berechnet ist — nicht mehr. Die Führer der amerikanischen Automobilindustrie haben sich übereinstimmend für die Ermäßigung des Zolles für Personenwagen auf 10 Prozent ausgesprochen, mit der Ausnahme von Henry Ford, der sich dafür einsetzt, Kraftwagen auf die Freiliste zu setzen.

Die in der nationalen Automobilhandelskammer zusammengeschlossenen Fabrikanten glauben, daß es wenigstens 3 Jahre dauern wird, bevor sie entscheiden können, ob die Zollermäßigung für sie wirtschaftlich einen Schaden bedeutet; sie sind gegen eine Ermäßigung des Zolles bei Lastwagen, weil sie auf diesem Gebiete, das verhältnismäßig geringe Produktionen hat, einen Schutz gegen ausländische Konkurrenz für unerläßlich halten. In der Tat, würde man Lastwagen auf die Freiliste setzen, so könnte die Auslandkonkurrenz, besonders Deutschland, der einheimischen Industrie gefährlich werden.

Von verschiedenen Seiten hat man die Schutzklausel der Reziprozität auf Personenwagen als für nicht mehr notwendig bezeichnet. Eine Reihe von Fabriken hat aber erklärt, daß sie einer Ermäßigung des Zollsatzes nur ihre Zustimmung gibt, wenn diese safe-guarding weiterhin in Kraft bleibt, weil sie fürchten, daß andernfalls die kapitalstarken amerikanischen Großkonzerne darangehen würden, in Deutschland oder anderen mitteleuropäischen Staaten ihre Wagen mit billigeren Arbeitskräften herzustellen und nach Amerika auszuführen, wobei ihnen außerordentlich niedrige Ozeanfrachten zustatten kämen. Auch aus diesem Grunde sind sie prinzipielle Gegner einer Maßnahme, die Automobile auf die Freiliste setzen würden.

Was das Interesse Deutschlands an der bevorstehenden amerikanischen Zolländerung angeht, so kann nicht energisch genug davor gewarnt werden, die deutschen Automobilzölle noch weiter zu ermäßigen. Ein solcher Schritt würde nicht nur den Export deutscher Wagen nach Amerika kaum wesentlich fördern können, er würde vor allem die Einfuhr amerikanischer Wagen nach Deutschland noch wesentlich erleichtern und damit zugleich die Lage der sowieso schwer ringenden deutschen Automobilindustrie noch verschlechtern. Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß in der Praxis die geplante amerikanische Zollermäßigung nur eine Pose ist, die in keiner Weise den ausländischen Automobilen die Möglichkeit gibt, in den Vereinigten Staaten auf gleicher Basis mit den amerikanischen Fabrikanten zu konkurrieren. *165?*

Zur Senkung der USA.-Automobilzölle. Von maßgeblicher Seite wird dem „Berliner Tageblatt" mitgeteilt: Aus amerikanischen Pressemeldungen über die geplante Aufhebung der Automobilzölle in den Vereinigten Staaten gewinnt man den Eindruck, als sei hierdurch eine wesentliche Besserung für den europäischen Automobilexport und seine handelspolitische Lage zu erwarten. Tatsächlich hat die Zollsenkung keinerlei praktische Bedeutung. Zunächst einmal bleibt der Tarif für Lastkraftwagen mit einer Einfuhrbelastung von 25 Prozent vom Wert unverändert, das sind 50 Prozent mehr als der gewogene Durchschnitt der deutschen Zollsätze. Gerade in dieser Ausfuhr von Lastkraftwagen würde aber für die deutsche Automobilindustrie, die auf diesem Gebiet auch von Amerika als führend anerkannt ist, eine wesentliche Möglichkeit zur künftigen Ausweitung ihres Absatzgebietes liegen. Die Zollsenkung für Personenwagen auf 10 Prozent vom Wert (Deutschland 17 Prozent) aber bleibt ohne praktische Bedeutung deshalb, weil nach der für Kraftfahrzeuge geltenden Reziprozitätsklausel die nach Amerika ausgeführten Automobile, Motorräder und Einzelteile mit dem gleichen Zoll belegt werden können, den das ausführende Land seinerseits auf die Automobileinfuhr von Amerika erhebt. Das bedeutet, daß die nach den

Digitized by Google

Vereinigten Staaten von Belgien ausgeführten Wagen mit 50 Prozent vom Wert, von Frankreich, Italien und Oesterreich mit etwa 45 Prozent, von England mit 33⅓ Prozent und von Deutschland mit 17 Prozent vom Wert belastet werden können. Damit sind bereits alle maßgeblichen Automobile bauenden Länder umfaßt. Die Zollsenkung gewinnt lediglich theoretische Bedeutung denjenigen Ländern gegenüber, die keine Automobile bauen und demzufolge keine „Bedrohung des amerikanischen Marktes" bedeuten können. Amerikanische Fachkreise sehen in der Ermäßigung der Automobilzölle lediglich eine Geste zur Beruhigung des Auslandes. *1630*

Kleine Mitteilungen

Motalin und synthetisches Benzin

Die I. G. Farbenindustrie teilt mit: Es gingen wiederholt Nachrichten durch die Presse, daß die I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft jetzt in der Lage sei, ein synthetisches Benzin zu liefern, welches ohne Zusatz eines Antiklopfmittels genügend kompressionsfest wäre, um auf den weiteren Verkauf durch den Zusatz eines solchen Mittels klopffest gemachten Motalins verzichten zu können. Diese Nachrichten sind in dieser Form unzutreffend. Die Deutsche Gasolin-Aktiengesellschaft, die das synthetische Benzin und das Motalin der I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft verkauft, hat gerade dieser Tage Ankündigungen erscheinen lassen, in denen ausdrücklich betont ist, daß das deutsche (synthetische) Benzin den anderen Markenbenzinen ebenbürtig ist. Dies trifft auch für die Klopffestigkeit zu, die es also in dem gleichen Maße besitzt wie die bekannten Markenbenzine. Da diese Klopffestigkeit für den Betrieb vieler Wagen nicht genügt, wird die I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft nach wie vor Motalin liefern, und hat sich entschlossen, diesen klopffesten Betriebsstoff, um völlige Gleichmäßigkeit in seiner Beschaffenheit zu gewährleisten, zentral in Leuna aus synthetischem Benzin und dem erforderlichen Antiklopfzusatz zu mischen. Allen Kraftwagenbesitzern, die diesen Spezialbetriebsstoff bisher verwandt haben, wird also auch weiterhin Gelegenheit geboten sein, ihn an den bekannten weißroten Zapfsäulen zu erhalten. *1637*

Rückläufige Autopreise

Nachdem die Preise für Personenwagen im Winter vorübergehend um 1 Prozent gestiegen waren, ist der Großhandelsindex (1913 = 100) im ersten Halbjahr 1929 von 63,3 im Januar auf 61,4 im Juni auf seinen tiefsten, bisher erreichten Stand gesunken. Dagegen haben die Preise für Lastkraftwagen seit über einem Jahr mit einem Index von 65,8 eine gewisse Stabilität erreicht, die voraussichtlich auch auf absehbare Zeit bestehen bleiben wird. — Nach dem Index für die Lebenshaltungskosten (153,5) muß man heute im allgemeinen 1 RM. für die gleiche Ware ausgeben, die im Jahre 1913 nur 65 Pfennig kostete. Dagegen genügt beim Kauf eines Autos heute 1 RM., wo 1913 1,61 RM. erforderlich war. Die Kaufkraft der „Automark" beträgt also gegenwärtig 248 Prozent der „Lebenshaltungsmark".

Die Leipziger Herbstmesse

ist vom Reichsverband der Automobilindustrie zur Beschickung mit Zugmaschinen, Anhängern, Kippern, Elektrokarren und entsprechendem Zubehör freigegeben worden. Angesichts des geschäftlichen Mißerfolges, den die Teilnahme an der Leipziger Messe 1927 für die Automobilindustrie zur Folge hatte, hat man davon Abstand genommen, den Kreis der freizugebenden Fahrzeuge zu erweitern.

McKenna-Zölle Lebensnotwendigkeit für die englische Automobilindustrie

Der Präsident der englischen Austin-Automobilwerke, Sir Herbert Austin, erklärte in der Hauptversammlung seiner Gesellschaft, daß wohl vorläufig keine Befürchtungen wegen einer Aufhebung der McKenna-Zölle durch die Arbeiterregierung zu bestehen brauchen. Für die englische Automobilindustrie seien diese Zölle eine Notwendigkeit; ihre Aufhebung, die während des Wahlkampfes von Kandidaten der Arbeiterpartei angekündigt wurde, müßte eine Gefährdung der gesamten englischen Automobilindustrie unbedingt als Folge zeitigen. *1617*

Betriebsergebnisse der schweizerischen Alpenposten für das Jahr 1928

Alljährlich gibt die Oberpostdirektion zu Bern ein Verzeichnis der gefahrenen Kilometer und der aufgetretenen Störungen heraus. Die Gesamtleistung betrug 1928 insgesamt 823 522 km, die Zahl der Störungen 44, Totalzeit aller Störungen 2101 Minuten. Durchschnittliche Dauer der Störung 48 Sekunden. Es trifft demnach eine Störung auf 18 716 km. Besonders interessant ist, wie haltbar jetzt die Reifen sind, indem ein Reifendefekt nur auf 117 646 km fiel. *1642*

Auch eigene Versicherungsgesellschaft für Opel-General Motors?

Zur Selbstfinanzierung des Automobilabzahlungsgeschäftes ist jetzt mit einem Stammkapital von drei Millionen Reichsmark die bereits angekündigte Opel-Finanzierungsgesellschaft m. b. H., Rüsselsheim, gegründet worden. Naturgemäß ist an der Gründung die General Motors beteiligt, die in Amerika zum gleichen Zweck die General Motors Acceptance Corporation errichtet hat. Darüber hinaus verlautet, daß man sich im Opel-Konzern auch mit der Absicht trägt, eine eigene Versicherungsgesellschaft — ob für Kaskoversicherung oder für welche Versicherungszweige im einzelnen, ist nicht bekannt — ins Leben zu rufen. Demnach muß man bereits Erwägungen darüber angestellt haben, wie das Risiko zu verteilen wäre. *1608*

Deutschland an fünfter Stelle im Weltautomobilbesitz

Die National Automobil Chamber of Commerce USA. veröffentlicht eine Statistik über den Anteil der einzelnen Länder der Welt am Gesamtautomobilbesitz. Der weitaus größte Anteil entfällt natürlich auf die Vereinigten Staaten, die 83,5 Prozent absorbieren. An zweiter Stelle steht Kanada mit 4,7 Prozent, an dritter Frankreich mit 4,2 Prozent und an vierter England mit 4 Prozent. Erst dann folgt Deutschland mit 1,7 Prozent. *1614*

Digitized by Google

Ford und die Türkei. — Der Pachtvertrag

Ford hat für die Fabrik, die er in Konstantinopel errichtet, bekanntlich Gelände und Anlagen der türkischen staatlichen Schiffahrtsgesellschaft „Seiri Seffain" gepachtet. Diese Gesellschaft erhält von Ford eine Jahresmiete von 18 000 Dollar, die sich jährlich um 500 Dollar erhöht. *1623*

Kraftwagenersatz- und Einkommensteuer

Eine Entscheidung des 6. Senats des Reichsfinanzhofes behandelt die Frage, ob ein einkommensteuerpflichtiger Gewinn entsteht, wenn bei Anschaffung eines neuen Wagens ein alter in Zahlung genommen und höher veranschlagt wird, als er zu Buch steht. Der Reichsfinanzhof entschied, daß bei einem Tausch mit Aufgeld als Anschaffungspreis nur der Barbetrag zuzüglich des tatsächlichen Wertes, der in der Verrechnung angenommenen Gegenstände zu gelten hat. Wenn also der Buchwert mit dem tatsächlichen Wert übereinstimmt, so ist es ohne Bedeutung, wenn bei dem Kauf der alte Wagen von dem Lieferer des neuen Wagens für einen höheren Betrag in Zahlung genommen wird, als er zu Buch steht. Der Unterschied zwischen dem Buchwert und dem erzielten Tauschwert ist dann also kein einkommensteuerpflichtiger Gewinn. *1625*

Das Automobil in der Schweiz. — Keine deutschen Wagen

Im Jahre 1928 hat sich der Automobilbestand der Schweiz um etwa 16 000 vermehrt und damit 100 000 überschritten. Gegenwärtig kommt in der Schweiz auf 39 Bewohner ein Motorfahrzeug, wobei jedoch die Dichtigkeit im einzelnen sehr verschieden ist und natürlich in den gebirgigen Kantonen wie Graubünden, Wallis usw. recht gering. In Genf entfällt dafür auf 18 Einwohner ein Motorfahrzeug. Was die Herkunft der Automobile und der Lastwagen in der Schweiz angeht, so sind etwa 31 Prozent amerikanische Wagen; mehr als 26 Prozent stammen aus Frankreich, über 20 Prozent aus Italien, während etwa 11 Prozent schweizerische Konstruktionen sind.

Im zweiten Quartal 1929 belief sich die schweizerische Automobileinfuhr wertmäßig auf 28,3 Millionen Franken, das sind 296 000 Franken mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die Ausfuhr stellte sich dem Werte nach 4,8 Millionen Franken gegenüber 5,05 Millionen Franken im zweiten Quartal 1928. Bei der Ausfuhr steht Deutschland an erster Stelle unter den Abnehmerländern, infolge der starken Uebernahme schweizerischer Motorräder. 27,1 Prozent der schweizerischen Ausfuhr entfallen auf den Export von Motorrädern nach Deutschland. *1644*

Zurückdrängung ausländischer Automobile vom tschechischen Markt. — Wesentliche erhöhte Inlanderzeugung

Die Einfuhr ausländischer Wagen in die Tschechoslowakei ist im laufenden Jahre bisher um etwa 75 Prozent geringer als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Betroffen werden davon vor allem Automobile französischer und italienischer Herkunft, dann aber auch die amerikanischen Wagen, besonders die teuren Erzeugnisse, während die Einfuhr deutscher Automobile hauptsächlich aus der Produktion von Opel und Brennabor eine bedeutende Steigerung aufweist, da die Exportpreise der genannten Werke stark ermäßigt worden sind. Die Einfuhr fremder Wagen nach der Tschechoslowakei ist bekanntlich kontingentiert.

Die Inlandproduktion der Tschechoslowakei gewinnt dafür an Bedeutung. Die Skoda-Werke produzierten 1928 fast 5000 Wagen und hoffen — Skoda bringt soeben einen neuen Wagen auf den Markt —, ihre Produktion in den nächsten 2 Jahren auf etwa 20 000 Fahrzeuge steigern zu können. Die Praga-Werke fertigten 1928 rund 5800 Wagen und hoffen 1930 auf 10 000 Wagen zu kommen. Die Erzeugung von Tatra-Wagen betrug 1928 etwa 3000 und ist stark im Steigen begriffen. *1645*

Ansteigen des deutschen Automobilexports nach Oesterreich

Die Einfuhr von Automobilen nach Oesterreich ist in der letzten Zeit im Steigen begriffen. Besonders die Einfuhr auf Deutschland hat in der ersten Hälfte des laufenden Jahres erheblich zugenommen. Sie dürfte bereits etwa so groß sein wie die Ausfuhr österreichischer Wagen (besonders Steyr) nach Deutschland. In diesem Zusammenhange ist hervorhebenswert, daß noch im Jahre 1927 in der Gruppe „Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeugmotoren" im deutsch-österreichischen Handelsverkehr einer Einfuhr im Werte von 6 Millionen Schilling nach Oesterreich ein Export nach Deutschland im Werte von 17 Millionen Schilling gegenüberstand. *1643*

Von Bremen ab im Auto — Amerikaner kaufen Kilometer

Der Autoverkehr im Anschluß an im Bremerhaven ankommende Ueberseedampfer, den der Norddeutsche Lloyd seit einigen Jahren eingerichtet hat, zeigt in diesem Jahre eine besonders erfreuliche Benutzung, wozu höchstwahrscheinlich beiträgt, daß bereits in Amerika bei den Vertretungen des Nordlloyd die Anmietung des Wagens, der in Bremerhaven für eine Reise durch Deutschland oder anderer Länder Europas bereitstehen soll, vorgenommen werden kann. Zur Verfügung stehen Wagen aller möglichen Systeme mit Chauffeur und durch Vereinbarung mit der Selbstfahrer-Union Deutschlands auch erstklassige Automobile zum Selbstfahren. Viele Amerikaner wünschen bemerkenswerter Weise nicht eine vorher festgesetzte Route zu fahren, sondern „kaufen eine bestimmte Anzahl Kilometer". *1627*

Zunächst Ford-Montage in Rußland

Ueber den Vertrag, welchen die Sowjetregierung für den Ausbau der Automobilindustrie in der Sowjetunion mit Henry Ford abgeschlossen hat, werden jetzt von russischer Seite noch einige Angaben gemacht. Der Vertrag sieht bekanntlich die Lieferung von Ford-Erzeugnissen im Werte von 30 Millionen Dollar während der nächsten vier Jahre vor und außerdem eine technische Hilfe Fords bei der Errichtung der Automobilfabrik in Nishnij-Nowgorod. Auf Grund des Vertrages über technische Hilfe erhält der Oberste Volkswirtschaftsrat der UdSSR. das Recht, Automobile nach dem neuesten Ford-Typ (Modell A) zu bauen, alle diesbezüglichen Patente und Fabrikationsmethoden anzuwenden und die in Zukunft von Ford durchgeführten Verbesserungen des Modells und der Produktion zu benutzen. Auf Grund des Vertrages glaubt man, die geplante Nishnij-Nowgoroder Automobilfabrik, deren Jahresproduktion 100 000 Automobile erreichen soll, im Verlaufe von zwei Jahren fertigstellen zu können. Das neue Werk soll abschnittweise gebaut werden, so daß allmählich die Einfuhr der einzelnen Automobilbestandteile nach Maßgabe der Installierung der einheimischen Produktion verringert werden kann. Aus dieser Programmstellung ergibt sich, daß zunächst wohl mit dem Endstadium der Produktion, nämlich dem Bau von Montagewerkstätten, begonnen wird.

Insgesamt sollen bei Ford im Verlaufe von vier Jahren Montageteile bestellt werden, deren Wert 74 000 Automobilen entspricht. In den ersten beiden

Digitized by Google

Jahren werden sämtliche Einzelteile bezogen, im dritten Jahr sollen wertmäßig nur 50 Prozent der Einzelteile und im vierten Jahr nur noch 25 Prozent aus dem Ausland bezogen werden. Der Vertrag sieht die Gewährung technischer Hilfe auf die Dauer von neun Jahren vor. Gleichzeitig mit der Aufnahme der Automobilfabrikation sollen die anderweitigen technischen Voraussetzungen, wie die Wegefrage, die Einrichtung von Zapfstellen usw., verbessert werden. *1611*

Neues Werk der Standard Oil für die Erzeugung synthetischen Benzins

Da die Versuche, welche die Standard Oil in Baton Rouge mit der Herstellung synthetischen Benzins nach dem Verfahren der I. G. Farbenindustrie vorgenommen hat, ein außerordentlich befriedigendes Ergebnis zeitigten, hat sich die Standard Oil entschlossen, in Bayonne im Staate Louisiana eine Fabrik mit einer täglichen Leistungsfähigkeit von 100 000 Fässern synthetischen Benzins zu errichten. *1612*

Sonderbesteuerung für schwere Lastkraftwagen in Frankreich?

In Frankreich sind Bestrebungen im Gange, die schweren Lastkraftwagen mit Vollgummibereifung einer Sonderbesteuerung zu unterwerfen. Begründet wird dies damit, daß durch diese Wagen die Straßen am erheblichsten in Anspruch genommen, also abgenutzt werden. Die Erwägungen scheinen besonders auch den Zweck zu verfolgen, die Vollgummireifen aus dem Verkehr zu ziehen, die in Deutschland bekanntlich nur noch bis Ende 1930 zugelassen sind. Aus Kreisen der Industrie machen sich allerdings Widerstände gegen dieses Projekt bemerkbar, da man eine weitere steuerliche Belastung ablehnt. *1613*

Rußland plant auch den Bau einer großen Motorradfabrik

Der Wirtschaftsplan der Sowjetunion für die nächsten Jahre enthält auch das Projekt der Errichtung einer Motorradfabrik, mit deren Baubeginn noch im Wirtschaftsjahr 1929/30 gerechnet wird. Die Baukosten werden auf 18 Millionen Rubel beziffert, wobei eine Leistungsfähigkeit von 35 000 Motorrädern im Jahr erreicht werden soll. Zurzeit werden Untersuchungen über das Modell angestellt, das fabriziert werden soll. *1620*

Polen plant die Produktion von Kleinautos

Da mit Rücksicht auf das niedrige polnische Wohlstandsniveau selbst kleinere Mittelwagen kaum allgemeine Verbreitung finden können, planen nunmehr zwei polnische Fabriken den Bau von Kleinautos. deren Preis etwa bei 4000 Zloty liegen dürfte. Man beabsichtigt Zweizylinderwagen zu konstruieren, die ausschließlich aus einheimischem Material gebaut werden. *1619*

Zusammenschlüsse von Automobilfabriken in der Schweiz

Zwischen den beiden schweizerischen Automobilfabriken Saurer und Berna ist nach längeren Verhandlungen eine Interessengemeinschaft zustande gekommen. Beide Firmen werden trotzdem ihre bisherigen Erzeugnisse weiter fabrizieren. Insbesondere soll die Fabrikation von Berna-Lastkraftwagen beibehalten werden.

Firmenberichte

Erhöhte Dividende der Tatra-Werke. Die Tatra-Werke, vorm. Nesselsdorfer Waggonfabrik in Brünn, verteilen für 1928 eine Dividende von 10 Prozent gegenüber 8 Prozent für 1927. Der Reingewinn beträgt 3,45 (2,61) Millionen Kc. bei einem Bruttogewinn von 23,27 (16,98) Millionen Kc. Das bessere Ergebnis ist auf den günstigen Geschäftsgang in der Automobilproduktion zurückzuführen, während die Waggonbauabteilung wieder unzureichend beschäftigt war. Auch im laufenden Jahr entwickelte sich das Automobilgeschäft zufriedenstellend.

„Buessing Motors Company of America." Die Automobilwerke H. Büssing AG., Braunschweig, haben in Chikago eine eigene Generalvertretung, die „Buessing Motors Company of America", errichtet. Die Leitung der Niederlassung liegt in Händen von J. J. Shannon und Oberst M. L. McGrew, früher bei der Mack Co. Automobilfabrik, während Paul Bechler, früher Oberingenieur im Braunschweiger Werk, als technischer Direktor tätig ist. Die Gesellschaft beabsichtigt, den Vertrieb über ganz Nordamerika hin auszudehnen, indem sie ein Netz von Händlern in allen bedeutenden Großstädten organisiert. Die Wagen werden als fertige Chassis nach den Vereinigten Staaten eingeführt und kosten einschließlich Bereifung und Lichtanlage 10 500 Dollar ab Chikago. — Die amerikanische Fachpresse widmet dem Büssingwagen als der „fortschrittlichsten und interessantesten Lastkraftwagenkonstruktion" längere Betrachtungen. Sie glaubt, dem Wagen auf Grund seiner überlegenen Qualität einen guten Erfolg in Amerika voraussagen zu können, obwohl er im Preis durch die hohen amerikanischen Zölle auf Lastkraftwagen, die dreimal so hoch sind als die entsprechenden deutschen Sätze, erheblich vorbelastet ist.

Harburger Gummiwarenfabrik Phoenix AG., Harburg a. d. Elbe, bleibt selbständig. Die Generalversammlung genehmigte dieses Jahr einstimmig den dividendenlosen Abschluß. Die Verwaltung teilte mit, daß der Umsatz von etwa 30 auf 35 Mill. M. gestiegen sei. Das erste Halbjahr 1929 sei gut verlaufen. Man rechnet mit einem befriedigenden Ergebnis und hofft, die Dividendenzahlungen wieder aufnehmen zu können. Die Befürchtung, daß durch die Beteiligung an der Internationalen Galalith-Gesellschaft einmal Abschreibungen nötig würden, sei bei der vorsichtigen Bewertung unbegründet. Zu der Fusionsbewegung in der Gummiindustrie erklärte die Verwaltung, daß sie bei den seinerzeit geführten Verhandlungen nicht nur das Umtauschverhältnis von Phönix- zu Conti-Aktien, sondern auch den Umfang der Aufrechterhaltung des Harburger Werkes festzustellen hatte und daß hierüber keine Klärung möglich war. Eine Wiederaufnahme der Fusionsverhandlungen sei nicht geplant. Man wolle auch in Zukunft die Selbständigkeit des Unternehmens wahren. Die Herstellung aller bisher erzeugten Reifenartikel bleibe aufrechterhalten.

Steyrwerke AG. in Steyr (Oesterreich). Die Steyrwerke AG., die bekanntlich für das abgelaufene Geschäftsjahr die Dividende von 10 auf 5 Prozent ge-

Digitized by Google

kürzt hat, hat sich an den neugegründeten Jugoslawischen Steyrwerken in Laibach beteiligt und die Aktien der Joseph Bardi AG. in Budapest erworben, die in der Steyrwerke Ungarische Handels-AG. aufgegangen ist. Daß die Gesellschaft zusammen mit dänischen Freunden die Waffenfabrik AG. in Kopenhagen ins Leben gerufen hat, wurde bereits kürzlich gemeldet. In diesem Werk sollen auf Grund der Erfahrungen, Patente und Lizenzen der Steyrwerke die ehemals von diesen hergestellten Waffentypen wieder erzeugt werden. *1609*

Citroën errichtet Montage-Werkstätten in Warschau. Die S. A. André Citroën wird in Warschau, wie von dort gemeldet wird, eine größere Montage-Werkstätte einrichten. Es sollen bereits Grundstücke für diesen Zweck erworben worden sein. *1624*

Die Tschechisch-Mährische Kolben-Danek AG., Prag, errichtet in Oswiecim bei Krakau eine Automobilfabrik mit einem Aktienkapital von 2 Millionen Zloty. 65 Prozent der Aktien bleiben in ihrer Hand, während je 17½ Prozent von den polnischen Grafen Rogger Raczynski und Artur Potocki übernommen werden. Zunächst wird nur eine Karosseriebau- und Montagewerkstatt errichtet, die den Betrieb schon in zwei Monaten aufnehmen soll. Späterhin sollen auch die Motoren in Oswiecim gebaut werden. Ob es aber dazu kommt, bleibt abzuwarten. *1618*

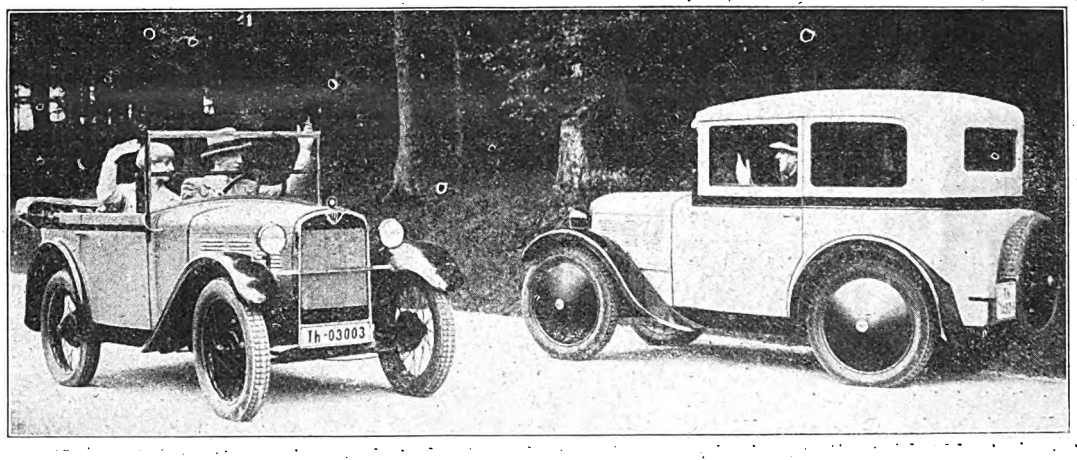
Austro-Daimler-Puch-Werke AG. Die Austro-Daimler-Puch-Werke AG. schüttet für das abgelaufene Geschäftsjahr eine Dividende von 1 Schilling aus.

Dürkopp-Werke A.-G., Bielefeld. Das verflossene Geschäftsjahr 1928 schloß mit einem Verlust von M. 306 751 (im Vorjahr Gewinn M. 181 672) ab. Die allgemeine rückgängige Konjunktur und der Arbeitsausfall in der westdeutschen Eisenindustrie haben laut Geschäftsbericht stark eingewirkt. Der Auslandumsatz konnte bei zwar gedrückten Preisen erhöht werden. Nach einer Stockung infolge des starken Frostes ist der diesjährige Umsatz in den beiden letzten Monaten gestiegen. Das Werk Reinickendorf wurde günstig veräußert.

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Der neue 0,75 1/15 PS-BMW.-Kleinwagen

Die Bayerischen Motorenwerke bringen jetzt den neuen 0,75 1/15 PS-BMW.-Kleinwagen heraus, den verbesserten kleinen Dixi, der bekanntlich nach einer Austin-Lizenz gebaut wird. Zu vermerken ist, daß die Karosserie wesentlich verbessert wurde und u. a.



Die beiden typischen Formen des neuen BMW.-Kleinwagen. Der offene 3- bis 4-Sitzer und die Innenlenkerlimousine mit hinterem Kofferraum

dreizehn Zentimeter breiter ist, wobei es sich um eine Ganzstahlausführung handelt. Der Kühler des neuen Kleinwagens ist weiter heruntergezogen; ausgestattet ist der Wagen, der als Phaethon und Innenlenkerlimousine geliefert wird, auch mit einer Vierradbremse. Von vielen wird es begrüßt werden, daß der Kleinwagen Platz für einen Koffer hat. Der Preis ist derselbe wie der des früheren „kleinen Dixi". *1626*

Rekordumsätze bei der General Motors Corporation

Der Monat Mai dieses Jahres brachte bei der Chevrolet Motor Car Company mit 161 214 Wagen die größte Produktion seit Bestehen des Werkes. Bereits die Zahl von 147 273 Wagen im März war ein bisher nicht erreichter Rekord gewesen, der jedoch im April mit 157 522 Wagen schon überboten wurde, während der Mai mit der oben genannten Zahl eine weitere Erhöhung brachte. Eine derartige Ueberbietung eigener Rekorde in drei aufeinanderfolgenden Monaten dürfte in der Geschichte der Automobilindustrie selten vorkommen. Gegenwärtig werden über 7000 Chevrolet-Wagen täglich hergestellt. Dies entspricht einer Produktion von 777 Wagen in der Stunde oder 13 in der Minute, so daß also alle 4½ Sekunden ein Chevrolet fertiggestellt wird.

Die Verkäufe von Oldsmobile und Pontiac haben von Januar bis Mai dieses Jahres bereits 55 Prozent des Gesamtabsatzes von 1928 betragen. Alles deutet darauf hin, daß der Rekordumsatz des vorigen Jahres in Höhe von 262 000 Wagen im laufenden Jahr wesentlich übertroffen werden wird. Der Gesamtumsatz der General Motors in Kanada einschließlich der dortigen Produktion betrug in den ersten drei Monaten dieses Jahres 34 565 Fahrzeuge gegen 25 802 in der gleichen Zeit des vergangenen Jahres. Das bedeutet eine Steigerung von 40 Prozent. Die GM. beschäftigt in Kanada etwa 10 000 Arbeiter und produziert dort täglich über 500 Wagen. *1654*

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

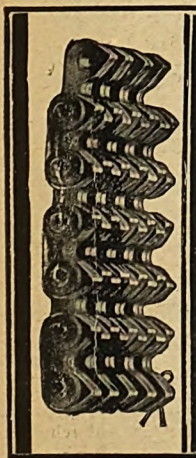
Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Automarkt

Zu verkaufen: *Vomag, 40 PS, 3 To, Lastwagen,* Baujahr 1917. Preis ca. 1200 RM. Der Wagen ist gut erhalten. **Jul. Vottelers Nachf. Reutlingen**



AUTOK

AUTOMOBILKETTEN

bekannt durch:

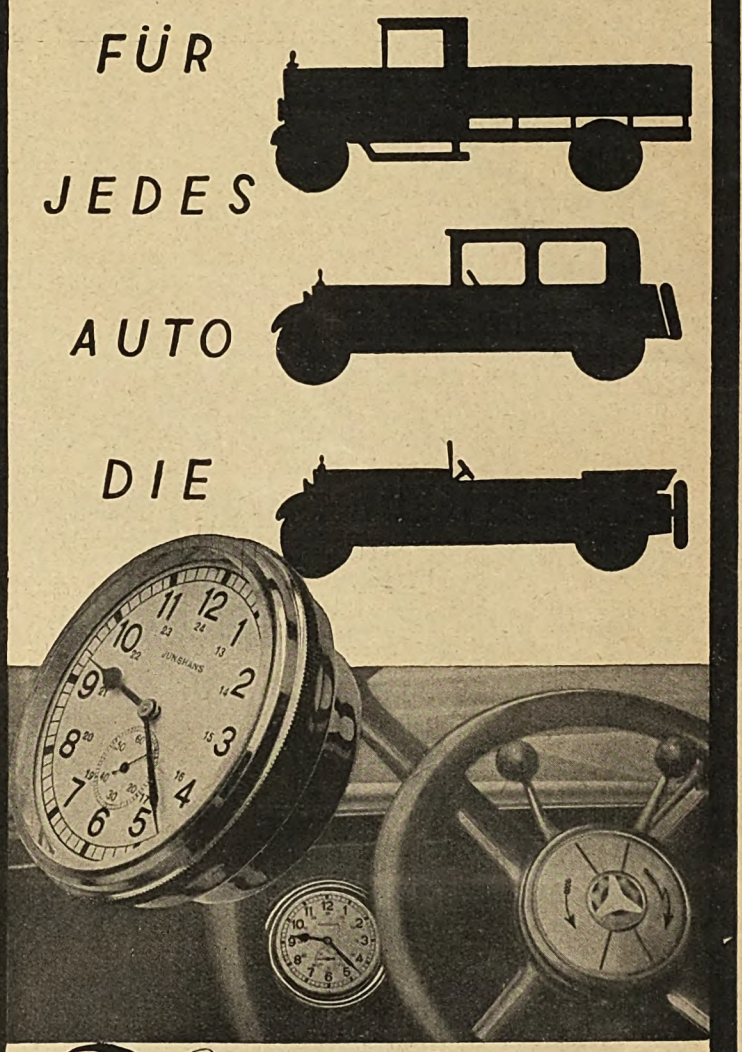
Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

FÜR JEDES AUTO DIE



Junghans Auto-Uhr

Auf der ganzen Welt gibt es keine Uhren, die bekannter sind als „Junghansuhren".

66jährige Erfahrungen in der Qualitäts-Massenfabrikation größten Stils haben das erreicht. „Junghans-Auto-Uhren" haben ein spezielles Auto-Uhrwerk mit 8 Tage Gehzeit. Das Werk ist stabil und unempfindlich gegen jede Erschütterung. Die Gehäuse sind aus Messing, präzis verarbeitet und gut vernickelt. Das Werk ist im Gehäuse mittels Gummiringen abgedichtet, daher vollkommen gegen Staub, Wasser und Klappern geschützt. „Junghans-Auto-Uhren" sind äußerlich den Tacho- und Oelmanometern angepaßt und gegen Diebstahl gesichert. Sie sind eine Zierde für jedes Armaturenbrett.

Verlangen Sie Offerte von:

Gustav Kraft Mannheim-Käfertal

Ota Apparate-Ges. m. b. H. Frankfurt a. Main
Gutleutstraße 144

J. 17a. ARPKE

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Vorrichtung zum Aufnehmen der Zeit bei Kraftwagenrennen.** Engg., 17. Mai 1929, S. 611. Die Wagen überfahren einen Streckenkontakt und schließen dadurch einen Strom; dadurch wird die Zeit auf einem Papierstreifen aufgezeichnet.

I. **Kraftfahrzeuge in Holland.** Hirschfeld. Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 28. Statistisches und Wirtschaftliches.

II a. **Mehr Wagen werden Überladung haben.** Motor (London), 28. Februar 1928, S. 151. Durch Ueberladung des Motors können Tourenwagen mit kleinem Motor erhebliches leisten. Beschreibung verschiedener Anordnungen.

II a. **Freilauf.** Motor (London), 15. Januar 1929, S. 1187. 99,99 Prozent der Kraftwagen haben noch das 30 Jahre alte Getriebe, aber neuerdings kommt ein Getriebe mit Freilauf auf, das viele bisher bestehende Schwierigkeiten, namentlich beim Umschalten, beseitigt.

II a. **Verbesserungsmöglichkeiten im Getriebebau.** Steinitz. Auto-Technik, 3. Febr. 1929, S. 13. Anpassung der Zahngröße an Beanspruchung. Berechnung mit Zahlenbeispielen.

II c. **Erprobung des NAG-Protos mit Kupplungsautomaten.** Otte. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 15. Bedeutung und Beschreibung des Kupplungsautomaten. Einfaches Fahren. 560-km-Fahrt ohne Kuppeln und Schalten. Besprechung in der Auslandpresse.

II d. **Der verstellbare Scheinwerfer auf dem Dach.** Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 38. Anbringung des Suchers auf dem Dach geschlossener Wagen hat viele Vorteile. Verstellung durch Handrad vom Führersitz aus.

II f 6. **Bremsversuche.** Schenck. Verktechn., 3. Mai 1929, S. 301. Betrachtungen über die Vorgänge beim Bremsen. Gründe gegen Bremsversuche bei blockierten Rädern.

II h. **Zwei sinnreiche Vorrichtungen zur Sicherung gegen Diebstahl.** La Nature, 15. März 1929, S. 276. Sicherungsvorrichtungen lassen die Hupe ertönen oder schalten den Magnet aus, wenn der Wagen unbesetzt benutzt werden soll.

II k. **Elektrokarren als Flurfördermittel.** Lucas. Verktchn., 3. Mai 1929, S. 297. Erörterung der Gründe für die steigende Verwendung von Elektrokarren. Betriebs- und Unterhaltungskosten.

III a. **Eisenbahn und Kraftwagen im Gemeinschaftsverkehr.** Müller. Verktechn., 3. Mai 1929, S. 285. Bericht über das Zusammenarbeiten von Eisenbahn und Kraftwagen in der Schweiz.

III a. **Verkehrslärm und Gefahren der Straßenkreuzungen.** Mod. Trpt., 11. Mai 1929, S. 20. Bericht über Beratungen, den Verkehrslärm und das Vorfahrtrecht an Straßenkreuzungen betr.

III c. **Gewährleistung zuverlässigen Omnibusbetriebes durch sorgfältige Aufzeichnungen bei der Unterhaltung.** El. Railway Jl., Sondernummer Unterhaltung April 1929, S. 520. Vordrucke für die Arbeit in der Betriebswerkstatt. Winke für zweckmäßige Unterhaltung.

III c. **Vorteile der schienenlosen Straßenbahn in Hauptverkehrsstraßen bei lebhaftem Kraftwagenverkehr.** Meyer. Verkehrstechn. Woche, 24. April 1929, S. 250. Betriebliche Vorteile des Kraftomnibus mit Oberleitung. Leistungsfähigkeit, Betriebssicherheit. Vergleich mit Straßenbahn. Breite der Straße. Fahrbahndecke.

III e. **Die richtige Mischung.** Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 32. Benzinsparen ist gleichbedeutend mit Vermeiden von Verschwendung. Einfluß des Mischungsverhältnisses auf die Leistung des Motors. Zusatz von Wasserdampf.

IV a. **Beryllium, ein neues Leichtmetall.** Motor (Berlin), Januar 1929, S. 66. Große Härte von Beryllium bei leichtem Gewicht. Legierungen und deren Anwendung.

IV a. **Lagerwerkstoffe im Automobilbau.** Armbruster. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 61. Mangel an Forschung über die Werkstoffe für Lagerschalen. Versuchsanstalt der Glyco-Metall-Werke, Wiesbaden.

IV b. **Wie entsteht ein Kotflügel?** Hofmann. Autowelt, 16. Februar 1929, S. 10. Beschreibung des Arbeitsvorganges und der Maschinen.

IV e. **Das Autoreparaturwesen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1928.** Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 80. Einrichtungen zur Erleichterung schwerer Arbeiten. Wagenheber, hydraulische Presse. Montierbock für schwere Reifen.

IV e. **Grundsätzliches über das Ausbessern von Aluminium-Motorfahrzeugteilen durch Löten und Schweißen.** Reininger. Motorwagen, 28. Februar 1929, S. 111. Die Begriffe Löten und Schweißen. Eigenschaften der Löt- und Schweißverbindungen. Vergleich beider Verbindungen.

V. **Ein Autobahnhof in Salzburg.** Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 31. Betriebsgebäude der „Sol" in Salzburg. Bedeutung der Pflege des Wagens für die Betriebssicherheit.

V. **Garagen und Ausrüstung.** Ry. Gette., 10. Mai 1929, S. 703. Schilderung von Verfahren zum Waschen der Wagen. Vorrichtungen mit Kraftantrieb zu diesem Zweck.

VI. **Rückschau zur Berliner Automobil-Ausstellung.** Jonasz. Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 8. Wohin zielt die Entwicklung im kommenden Jahr? Rückblick und Ausblick.

VII. **Maßnahmen zum Schutze des Verkehrs bei Bauarbeiten auf brandenburgischen Provinzialstraßen.** Sander. Verktechn., 12. April 1929, S. 245. Warnungstafeln, Schranken, Umleitungen.

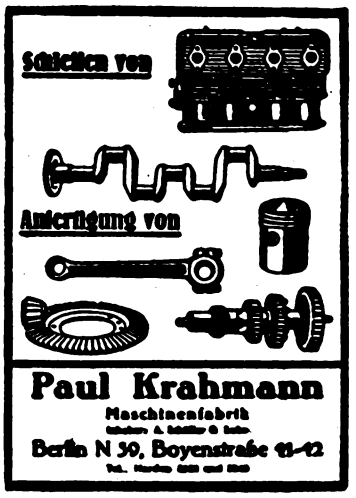
VII. **Entwicklung des Straßenwesens in Nord-England.** Mod. Trpt., 11. Mai 1929, S. XVIII. Pläne zur Verbesserung der Verbindung zwischen den Mittelpunkten des gewerblichen Lebens der Gegend zwischen Liverpool und Hull.

Ausstellungsräume
Laden mit breiter durchgehender und noch seitlicher Schaufensterfront, speziell für Ausstellung und Verkauf von Autos geeignet, 180 qm, evtl. auch verbunden mit 360 qm Hochparterre, Kantstraße, an der Wilmersdorfer Straße, besonders preiswert p. 1..10. zu vermieten.
Off. unter E.P. 2676 Rudolf Mosse, Berlin, Moritzplatz.

Das DRP. 390258
„Gerüst für Automobile"
ist zu verkaufen oder lizenzweise zur Ausnutzung zu vergeben. Anfr. vermitteln die Patentanwälte W. Zimmermann, Dipl.-Ing. E. Jourdan und Dipl.-Ing. W. Paap, Berlin SW, Königgrätzer Straße 100.

Auto-Fahrschule
für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmverführungen
Eintritt jederzeit!
Wilhelm Glöckler
Frankfurt a.M., Höchster Str. 1
Telephon: Maingau 75163

Autoschule Groß-Berlin
Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt.
Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit.
Berlin W, Ansbacher Str. 20
a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854



Paul Krahmann
Maschinenfabrik
Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Autofahrschule Gruber
Aelteste Fahrschule Groß-Berlins
Charlottenburg, Knie, Bismarckstr. 108
C 1 Steinpl. 5612. Lehrwag. mod. Konstr.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise: Ohne Versicherung** jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, **mit Versicherung** halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,— bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

St 24 129 K

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

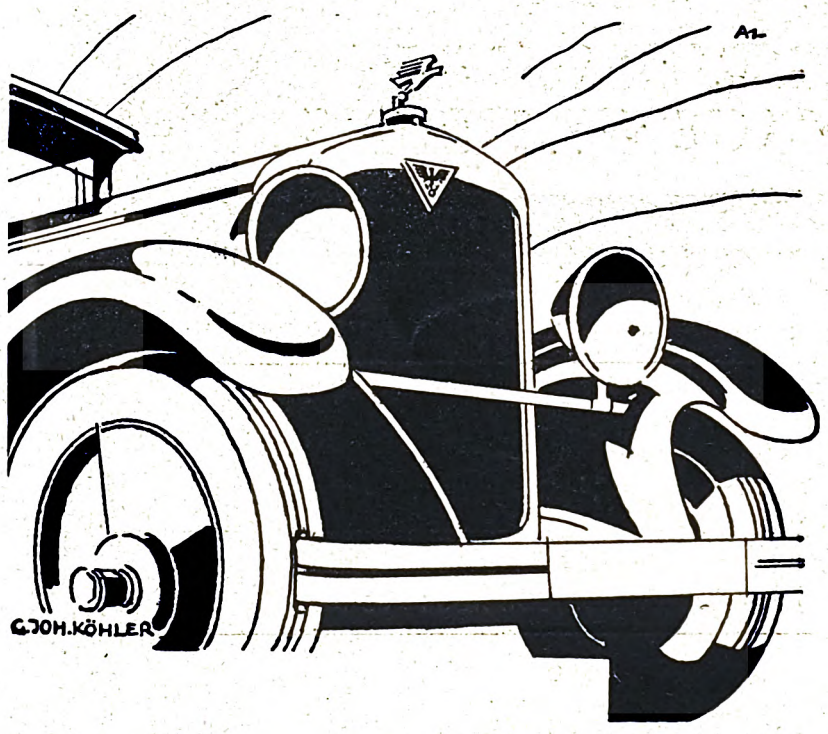
FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 17. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 1. September 1929

Digitized by Google

JEDER ZOLL EIN ADLER

Ein Wagen, der sich bezahlt macht!



Mit dem 8/35 PS Favorit haben die Adlerwerke ihre bewährten Konstruktionsgrundsätze auch auf dem Gebiete der 2 Liter-Wagen zur Geltung gebracht. Eindruck-Zentral-Chassisschmierung — Hydraulische Vierradbremse — Stoßdämpfer an allen 4 Rädern — Stoßstangen vorn und hinten — Elektrischer Scheibenwischer — Fahrtrichtungsanzeiger.

Preis ab Werk von RM. **4950.–** an

Der Favorit ist ein echter Adler! Stark, schön, zuverlässig! — Und wirtschaftlich! Er ist der Wagen des anspruchsvolleren Automobilisten, der Unterschiede sieht — und sie zu werten versteht. Der Adler Favorit besitzt die Attribute der Luxuswagen: hydraulische Vierradbremsen u. Eindruck-Zentral-Chassisschmierung. Bremsen, Federung, Straßenlage und vor allem das Anzugsmoment sind beim Adler Favorit eine wahre Freude! Er ist das ideale Fahrzeug für Stadt und Land, für Sport und Reise. Elegant und bequem, ausdauernd und erprobt: Jokkmokk — Baden-Baden (6000 km in 10 Tagen störungsfrei) ist noch in aller Gedächtnis. — Auch Sie können jeden Tag Ähnliches leisten — im:

ADLER FAVORIT

Preiswert auf die Dauer

ADLERWERKE *vorm. Heinrich Kleyer Aktiengesellschaft* FRANKFURT A. M.

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Stand der Arbeiten der AHA! Autohilfe G. m. b. H.

Am 23. August 1929 wurde von der AHA! Autohilfe G. m. b. H., deren Gesellschafter der MMV. ist, die Strecke Berlin—Wittenberg—Bitterfeld—Leipzig als erste deutsche Automobilstraße, die mit Streckentelefon versehen ist, dem Verkehr übergeben.

Wir verweisen auf den Artikel in Heft 15 der „Automobil-Rundschau". In der nächsten Nummer der Vereinszeitschrift werden wir einen Bericht über die Besichtigung der Strecke bringen.

II. Gesellschaftsfahrt des MMV.

Am **Sonntag, den 22. September 1929,** findet die zweite Gesellschaftsfahrt statt. Wir bitten die Mitglieder, sich diesen Tag vorzumerken und freizuhalten. Näheres wird durch besondere Mitteilungen bekanntgegeben.

Das Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5.

Automobilreisen ins Ausland

Die starke Inanspruchnahme unserer Grenzpassierscheinabteilung veranlaßt uns, unseren Mitgliedern erneut eine Zusammenstellung über die Formalitäten, die vor und bei einer Automobilreise ins Ausland zu erfüllen sind, zu geben.

Der Auslandreisende muß sich vor Antritt der Reise folgende Ausweispapiere besorgen:

1. Einen Auslandspaß. Dieser ist bei der ortszuständigen Polizeibehörde zu beantragen.

   Falls zur Einreise in das betreffende Land ein Visum erforderlich ist, muß dieses bei dem zuständigen Konsulat des fremden Staates beantragt werden.

   Ein Visum ist erforderlich für folgende Staaten:

Belgien	Frankreich (Saargeb.)	Marokko
Bulgarien	Griechenland	Monaco
Estland	Litauen	Polen
Rumänien	Rußland	Türkei
Ungarn	Tunis = Frankreich	

2. Einen internationalen Fahrausweis.

   Der internationale Fahrausweis ist zu beantragen bei derjenigen Behörde, die das Kraftfahrzeug zugelassen hat. Er vertritt im Ausland zugleich die Zulassungsbescheinigung und den Führerschein derjenigen Personen, die zur Führung des Fahrzeuges im Ausland berechtigt sind.

   Bei der Beantragung des internationalen Fahrausweises sind daher auch die Zulassungsbescheinigung sowie die Führerscheine derjenigen Personen, die das Fahrzeug im Auslande steuern wollen, vorzulegen, außerdem je ein Lichtbild.

3. Das deutsche Nationalitätszeichen (D-Schild), das an der Rückseite des Kraftfahrzeuges an leicht sichtbarer Stelle zu befestigen ist. Dasselbe soll eine Schildbreite von 30 cm, Schildhöhe von 18 cm und eine Schrifthöhe von 10 cm bei einer Strichbreite von 15 mm haben und ist käuflich zu erwerben.

4. Einen Grenzpassierschein (Triptyque) für jedes Land, das bereist werden soll.

   Die Grenzpassierscheine sind beim Generalsekretariat und den Hauptgeschäftsstellen des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins auf besonderen Formularen zu beantragen. Um in der Reisezeit den Geschäftsstellen eine ordnungsgemäße Erledigung der Anträge zu gewährleisten, empfiehlt es sich, die Grenzpassierscheine acht Tage vor Antritt der Reise zu beantragen.

   Automobilisten, die mehrere Auslandreisen innerhalb eines Jahres unternehmen, oder die auf einer Reise mehrere Länder berühren wollen, beantragen statt einzelner Grenzpassierscheine ein Grenzpassierscheinheft. Dieses Heft berechtigt zu 20 Grenzübertritten innerhalb von 12 Monaten und ist für alle europäischen Länder gültig.

Digitized by Google

Jedem Grenzpassierschein ist eine Gebrauchsanweisung beigefügt. Trotzdem machen wir die Mitglieder, die bereits Grenzpassierscheine von uns bezogen haben, noch einmal darauf aufmerksam, daß es unbedingt notwendig ist, sich bei der Ausreise aus einem fremden Zollgebiet einen diesbezüglichen Vermerk im Grenzpassierschein bzw. im Grenzpassierscheinheft anbringen zu lassen, auch wenn der zuständige Grenzzollbeamte bei der Durchfahrt den Grenzpassierschein von sich aus nicht anfordern sollte.

Wird ein Kraftfahrzeug, das auf Grund von Grenzpassierscheinen in fremdes Zollgebiet eingereist ist, auf dem Bahn- oder Schiffswege nach Deutschland zurücktransportiert, so ist ganz besonders darauf zu achten, daß die Ausfuhr des Kraftfahrzeuges im Grenzpassierschein durch die betreffende ausländische Zollbehörde bescheinigt wird. In diesem Fall muß der Grenzpassierschein bzw. das Grenzpassierscheinheft dem Frachtbrief beigefügt werden.

5. Der Auslandsreisende muß vor Antritt seiner Reise seine Versicherungspolice auf die örtliche Gültigkeit geprüft haben, um sicher zu sein, daß seine Kasko- und Haftpflichtversicherung sich auch auf die Länder, die er zu bereisen denkt, erstreckt (siehe auch A. R. vom 1. August 1929, Heft 15).

Sollte sich die Versicherung nur auf Deutschland erstrecken, so ist an die Versicherungsgesellschaft ein Antrag auf Ausdehnung der Versicherungspolice auf die zu bereisenden Länder für die Zeitdauer der Auslandreise zu richten.

(Fortsetzung folgt.)

Grenzkarten an Stelle von Grenzpassierscheinen für Oesterreich

Oesterreich hat sich jetzt dem Beispiel der Schweizer und der italienischen Zollverwaltungen angeschlossen und gibt an Automobilisten an Stelle von Grenzpassierscheinen Grenzkarten aus, die zu einem auf 10 Tage beschränkten Aufenthalt in Oesterreich berechtigen. Diese Grenzkarten sind an der Grenze gegen Zahlung von 5 Schilling erhältlich, berechtigen aber nur zu einmaliger Ein- und Ausreise.

Einladung zur Teilnahme an der Studienreise des REDEGA nach Paris

Der Reichsverband der Garagenbesitzer e. V. veranstaltet vom

16. September 1929 bis zum 23. September 1929

eine Studienreise nach Paris, um mit seinen Mitgliedern die praktischen Lösungsmöglichkeiten des Garagenproblems in einer Stadt zu studieren, die in der Motorisierung des Verkehrs Berlin gegenüber um Jahre voraus ist. Auch die Mitglieder des MMV. sind zur Teilnahme an dieser Fahrt aufgefordert worden und können sich bis zum 6. d. M. beim Reichsverband der Garagenbesitzer e. V., Berlin W 50, Achenbachstraße 7 (B 4 Bavaria 1911, 1912), anmelden. Alle Einzelheiten sind auch bei dieser Stelle zu erfragen.

Die Reisekosten für die Fahrt II. Klasse Düsseldorf—Paris—Köln, Mittagessen, Abendessen im Speisewagen, Uebernachtung und Verpflegung im Hotel Radio in Paris, Trinkgelder, Gepäckbeförderungen, Rundfahrten in Paris und Versailles (evtl. auch noch Fontainebleau) belaufen sich für 6 Tage auf

190,— RM.

An allen Tagen stehen in Paris den Teilnehmern ganztägig Rundfahrtwagen zur Verfügung, sodaß diejenigen Teilnehmer, insbesondere Damen und Gäste, die sich an der einen oder der anderen Veranstaltung nicht zu beteiligen wünschen, nach Vereinbarung andere Ausflugsziele wählen können.

Die Rückreise kann ohne Preisaufschlag einzeln innerhalb eines Zeitraums von 14 Tagen erfolgen.

Kartenmaterial

Einschlägiges Kartenmaterial erhalten die Mitglieder des MMV. zu ermäßigten Sätzen im Generalsekretariat und in den Geschäftsstellen.

Die nachstehenden Karten sind besonders zu empfehlen:

Automobilkarten von Europa (1 : 2 000 000)

4 Blätter, Preis pro Blatt auf Papyrolin statt Ladenpreis 4,40 RM. . . . . 3,50 RM.
4 Blätter, Preis pro Blatt auf Papier statt Ladenpreis 2,40 RM. . . . . 2,— RM.

Automobilkarten von Mitteleuropa (1 : 2000000)

Preis pro Blatt auf Papyrolin statt Ladenpreis 6,40 RM. . . . . 5,— RM.
Preis pro Blatt auf Papier statt Ladenpreis 4,— RM. . . . . 3,— RM.

Routenheft der Schweiz statt Ladenpreis 2,40 RM. . . . . 2,— RM.

Ferner machen wir unsere Mitglieder erneut darauf aufmerksam, daß sie durch uns das Buch **„Europa im Automobil"** zu dem bedeutend ermäßigten Preis von 12,— RM. zuzüglich Porto (gegen einen Ladenpreis von 16,— RM.) beziehen können.

Vernichte nie ein Triptyque!

Vor Verkauf eines Kraftfahrzeugs
müssen die Triptyques endgültig erledigt sein.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 17 | Berlin, 1. September 1929 | 31. Jahrgang

Die öffentliche Meinung

Mannesmann-Geschäftsaufsicht oder Liquidation? — Reichspost und Reichsbahn. Adler-Kundendienst. — Hansa-Lloyd—Goliath. — Sechsrad-Sonderhefte der „A.-R."

Wieder verschwindet ein Name, der jahrelang guten Klang in der Automobilindustrie hatte, jener Name, der auch sonst mit anderen Zweigen der metallverarbeitenden Industrie eng verknüpft ist: „Mannesmann". Nachdem bereits schon vor einigen Jahren die Lastwagenfabrik der Mannesmann-Mulag-Werke in Aachen angefangen hatte zu schwanken und trotzdem von den gar zu optimistischen Gläubigern über Wasser gehalten wurde, lösten sich diese Werke dann vor einigen Monaten, wie es anders nicht erwartet wurde, still und reibungslos endgültig auf. Der übrigbleibende Rest wurde übernommen von Büssing, der Name lebte aber noch fort durch die Mannesmann-Automobilwerk-Kommandit-Gesellschaft in Remscheid. Und nunmehr hat auch diese Mannesmann-Gründung ihre Zahlungen eingestellt und wird voraussichtlich bald der Vergangenheit angehören.

Immer wieder taucht bei solchen im deutschen Automobilbau nicht seltenen Geschehnissen die Frage auf, ob es denn nicht für alle beteiligten Teile besser wäre, wenn kranke und zahlungsunfähige Werke, statt unter Geschäftsaufsicht gestellt, endgültig stillgelegt und nicht immer wieder unter schweren Opfern für die Gläubiger von den Geschäftsaufsichtspersonen zu neuem, meist kurzem Scheinleben aufgeweckt werden. Darüber besteht wohl kein Zweifel, daß das jetzige Tempo der Reinigung in der Automobilindustrie zu langsam ist. Die Schwachen müssen sterben! Je eher sie dies tun, um so schneller wachsen die Existenzmöglichkeiten der Starken. Von vielen Seiten und auch aus Kreisen der Banken und der Zubehörindustrie, die meist beim Zusammenbruch einer Autofabrik in erster Linie geschädigt werden, wird immer wieder behauptet, daß der Bedarf von einer verhältnismäßig geringen Anzahl starker deutscher Werke gedeckt werden könnte. Wozu also stört man immer wieder den Gesundungsprozeß dadurch, daß man den Todeskampf der Schwachen unter eigenen schweren Opfern künstlich verlängert. Erst in den letzten Tagen kam wieder die Mitteilung, daß eine vor einigen Monaten in Zahlungsschwierigkeiten geratene Firma mit einem Opfer von 50 Prozent von seiten der Gläubiger wieder flott gemacht werde. Es scheint, daß man in gewissen Kreisen nichts ändern will und nicht den Mut aufbringen kann, die ernste Lage der deutschen Automobilwirtschaft, die rücksichtslose Konzentrationen erfordert, ins Auge zu fassen.

Mit Genugtuung muß man, da wir gerade von Konzentration sprechen, den Schritt begrüßen, den die Regierung nach nunmehr fast zehnjährigem Interessenkampfe endlich getan hat, nämlich die Zusammenfassung der Belange des öffentlichen Kraftfahrwesens, soweit wie es sich um Personenbeförderung handelt, bei der Reichspost, soweit wie es sich um Frachtverkehr handelt, bei der Reichsbahn. Unverständlich und unerfreulich für das steuerzahlende Publikum wären alle die Jahre hindurch die Zuständigkeitskonflikte, die sich unter den Behörden des Reichs und der Länder darüber abspielten, wer die Federführung im öffentlichen Kraftverkehr haben sollte. Hoffen wir daher, daß der jetzt abgeschlossene Vertrag zwischen Post und Eisenbahn bis zu Ende durchgeführt und zum besten des deutschen Kraftverkehrs und daher auch der Autoindustrie ausgewertet werden möge. Interessant ist es zu beobachten, daß hierbei das Reichsverkehrsministerium anscheinend ganz ausgeschaltet wurde. Ist dies etwa ein Zeichen dafür, daß die schon seit langer Zeit aufgestellte Forderung erfüllt werde, nämlich das Verkehrsministerium ganz aufzulösen und es vielleicht dem Reichspostministerium anzugliedern? Denn nachdem das Haupttätigkeitsgebiet des Verkehrsministeriums, die Eisenbahnverwaltung, ihr abgenommen wurde, hat dieses Ministerium überhaupt keine eigentliche Existenzberechtigung mehr.

Die Verständigung zwischen Reichspost und Eisenbahn kommt in erster Linie unserer Lastwagen- und Omnibusindustrie zugute, der es allerdings ohnehin seit einiger Zeit durchaus nicht schlecht geht Erfreulich ist es festzustellen, daß aber auch die Personenwagenindustrie seit einiger Zeit über einen Aufschwung der Nachfrage und eine Besserung des Marktes zu berichten weiß. Man muß anerkennen, daß einige unserer großen Personenwagenfabriken nichts unversucht lassen, um neue Kunden zu gewinnen und sich die Freundschaft ihrer alten Kunden zu erhalten. Der früher häufig gehörte Tadel, daß die deutschen Automobilfabriken ihren Kunden gegenüber nicht in gleicher Weise entgegenkommend seien wie die ausländischen Firmen, ist wirklich nicht mehr am Platze. Der Dienst am Kunden hat sich allgemein durchgesetzt. Die Behandlung, die den Käufern deutscher Wagen von seiten der Herstellerfirmen und ihren Zweigniederlassungen und auch den Automobilhändlern zuteil wird, ist mit verschwindenden Ausnahmen in letzter Zeit lobenswert. Als

Digitized by Google

ein Beispiel, wie weit man mit der Bedienung des Kunden geht, sei darauf hingewiesen, daß die Adlerwerke einen besonderen Adler-Kundendienst geschaffen haben. Jeder Käufer eines Wagens bekommt ein Heftchen mit einer Reihe von Kundendienstschecks, die abgegeben werden, um eine große Reihe von Arbeiten kostenlos von seiten der Adlerverkaufsstellen ausführen zu lassen. So wird z. B. gegen Aushändigung des Gutscheines I zwischen 500 und 1000 Kilometer das Motoröl abgelassen, neues Oel aufgefüllt, Lichtmaschine, Bremsen, Luftdruck in den Reifen, Steuerung geprüft, und es werden die Befestigungsschrauben an der Karosserie nachgezogen. Vom Gutschein III, der gültig ist zwischen 2000 und 3000 Kilometer, geben wir anbei eine Nachbildung. Der letzte Gutschein des Heftes ist der fünfte, der, wenn der Wagen mehr als 5000 Kilometer gefahren ist, seine Gültigkeit verliert.

Seite aus einem Adler-Kundendienst-Heft

Heft-Nr. ***Scheck-Nr.***

DER DIENST AM KUNDEN

Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A.-G.

WAGEN-Nr. POLIZEI-Nr. BESITZER

....

Bringen Sie uns bitte Ihren Wagen in unsere Werkstatt

Kostenlos werden die untenstehend bezeichneten Arbeiten ausgeführt. Es kommen nur die Materialien wie Oel, Brennstoff, Dichtungen usw. zur Berechnung.

Nutzen Sie bitte unsere Dienstabteilung für die ersten 5000 km aus, damit Sie später immer Freude an Ihrem Wagen haben. Nach 3000 km Fahrt haben die Gutscheine ihre Gültigkeit verloren.

Zeigt der Tachometer Ihres Wagens 2000 bis 3000 km an, werden wir kostenlos folgende Revisionen und Arbeiten vornehmen:

Gutschein III

Art der kostenlos ausgeführten Arbeiten	Datum	Arbeitszeit Stunden	Nr. des Arbeiters	
1. Motoröl ablassen, neues Oel auffüllen				
2. Getriebeöl ablassen und durch neues ersetzen . .				
3. Hinterradachse Oel ablassen, neues auffüllen				
4. Steuersäule abschmieren				
5. Vorderradnaben mit 60 g Fett versehen				
6. Bremsen nachsehen und probieren				
7. Stoßdämpfer nachprüfen				
8. Drosselflansch ausbauen				
9. Zentr.-Druckschmierung kontrollieren				

Vorstehende Arbeiten sind ausgeführt worden

..... den ..... 192 DER KONTROLLBEAMTE:

Material umstehend

Während, wie wir aus dem vorstehenden Absatz sehen, die Adler-Werke trotz der schweren Zeiten, die sie durchgemacht haben, zunächst wenigstens allein weiterzukommen scheinen und man daher in letzter Zeit über Anschlußverhandlungen in Frankfurt a. M. weniger gehört hat, überrascht die Nachricht eines Zusammengehens der Hansa-Lloyd-Werke mit Goliath die gesamte Fachwelt aufs höchste. Näheres kann heute über diese Transaktion nicht gesagt werden, weil außer einigen spärlichen Zeitungsnotizen von seiten der betreffenden Verwaltungen der Presse keine Nachrichten über die Beweggründe und die Zukunftsabsichten dieser Zusammenlegung gegeben worden sind. Soviel scheint festzustehen, daß die beiden langjährigen Direktoren und Gründer der Hansa-Lloyd-Werke, Geheimrat Dr. Allmers und Senator H. S. Meyer, aus dem Vorstand ausgetreten sind und daß statt dessen die bisherigen Geschäftsführer von Goliath, Karl Borgwald und Wilhelm Tecklenborg, zu Direktoren der Hansa-Lloyd-Werke ernannt wurden. Die Goliath-Werke G. m. b. H., die ihren Sitz ebenfalls in Bremen haben, bauten bisher einen Dreiradwagen, dadurch gekennzeichnet, daß der Geschäftskasten dieser Transportdreiräder sich vorn, auf zwei Rädern ruhend, und der Motor mit dem Getriebeantrieb usw. ebenso wie der Fahrer sich hinten in der Nähe des dritten Rades befinden. Diese Art von Transportdreirädern sieht man in letzter Zeit in den Großstädten ziemlich häufig. Es bleibt also abzuwarten, ob die Hansa-Lloyd-Werke nunmehr ihr altes Programm beibehalten, d. h. weiter wie bisher Lastkraftwagen, kleinere Omnibusse, Elektrokarren und den großen Achtzylinder-Personenwagen, dessen Konstruktion, wie man annimmt, die Firma sehr viel Geld gekostet hat, bauen werden.

Hansa-Lloyd hatte sich in letzter Zeit auch mit dem Entwurf und Bau von Sechsradwagen beschäftigt in ähnlicher Weise wie wohl fast alle deutschen Lastautomobilfabriken. Nach den großen Erfolgen, die einige Firmen mit ihren Sechsradwagen gehabt haben, ist es nicht zu verwundern, daß man überall versucht, den Vorsprung dieser wenigen Firmen im Bau der schweren vielrädrigen Fahrzeuge einzuholen. Unsere Zeitschrift, die „Automobil-Rundschau", hat es daher lebhaft begrüßt, als von dem Konstruktions-Ingenieur, Dipl.-Ing. Seifert, im Reichsverband der Automobilindustrie, angeregt wurde, über das Thema der Sechsradwagen, und zwar sowohl der schweren Transportfahrzeuge als auch der leichteren Ueberlandwagen eine ausführliche Abhandlung zu veröffentlichen. Bei dem großen Umfang, den diese Arbeit inzwischen angenommen hat, ist es nicht möglich, sie auf einmal als ein Ganzes in einem einzelnen Heft unserer Zeitschrift zu bringen. Die Abhandlung wird vielmehr unterteilt werden in drei Sonderhefte, und zwar wird das erste Heft behandeln die geschichtliche und patentrechtliche Entwicklung der deutschen schweren Sechsradwagen, das zweite Heft die Konstruktionseinzelheiten der deutschen Sechsradwagen, das dritte Heft die Geländefahrzeuge. Dr. V.

Digitized by Google

Vom Schwarzen Meer zum deutschen Rhein

Von Siegfried Doerschlag

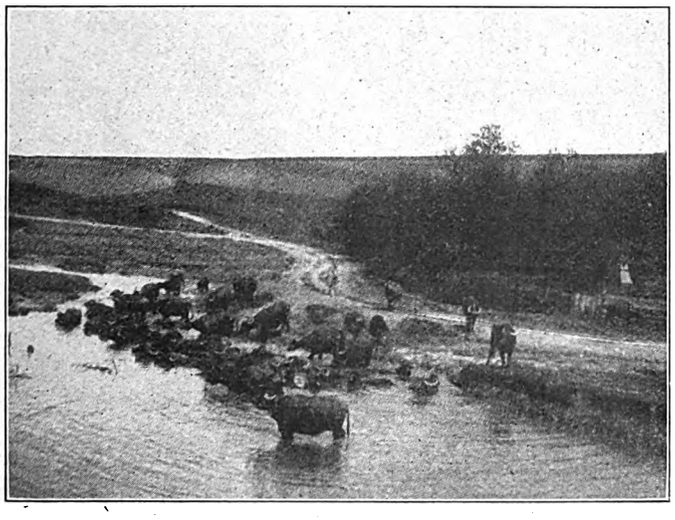
I.

Von der Adria zur Schwarzmeerküste

Die ADAC.-Auslandtourenfahrt hatte ihren Abschluß gefunden. In Abbazia an der sonnigen blauen Adria hatte man sich nach dieser erfolgreichen Propagandafahrt für den deutschen Gedanken und für deutsche Wagen die Hand zum Abschied gereicht. Und wieder ging's hinein ins jugoslawische Land... Doch wie anders präsentierten sich die jugoslawischen Landstraßen heute. Der ADAC. hatte seine Auslandtourenfahrer auf den besten Straßen durchs Königreich der Serben, Kroaten und Slowenen geführt. Wie schlecht die anderen jugoslawischen Straßen waren, davon konnte man sich auf der Privatfahrt ab Hafenstadt Susak über Agram und Varasdin überzeugen. Katastrophal! Weniger Geld für militärische Rüstungen, bitte, und mehr für Wirtschaftsförderung. Dazu gehört auch der Straßenbau.

Varasdin war wohl die größte Enttäuschung meiner Südosteuropa- und Balkanfahrt, die Auffahrt über den Lovcen ab Cattaro nach Cetinje das wundervollste, eindruckvollste Erleben. Ich glaube nicht, daß in Varasdin jemals Rosen blühen. Ein gleichgültiges Städtchen ist es, etwa wie Jüterbog oder Euskirchen. Da gibt's nichts Besonderes. Staubige Straßen, einstöckige Häuser, papier- und schalenbeworfenen Markt. Die Straßen sind ungepflegt. Man will Pflasterzoll haben. Ich gab Vollgas ...

Welch Labsal in Ungarn! Tadellose Straßen, baumgesäumt, mit Kilometerangaben.



Ungarische Rinderherden

Nur die Wegmarkierung bei weitem nicht so gut wie in Deutschland. Aber man kann aufdrehen, findet allerorts saubere, gemütliche Gaststätten, hat seine Freude an Land und Leuten. Und die Bergspitzen des Burgenlandes funkeln auch Anfang Mai noch in weißem Schnee.

Vor Oreado, das früher Großvardein hieß, geht es über die ungarisch-rumänische Grenze. Hier ist man sehr genau; es heißt, alle Koffer auspacken. Und dann durch Großvardein hinein ins neurumänische Hügelland. Siebenbürgen grüßt mit seiner alten, deutschen Kultur. Originell ist sie, die Tracht dieser Siebenbürger Sachsen. Ihre weiße Kleidung läßt sie alle munter und regsam erscheinen. Und wo wir auch in deutscher Sprache nach Weg und nach Ortsnamen fragten — allüberall erhielten wir deutsche Antwort. Nur daß die Rumänen die alten, allbekannten deutschen Ortsnamen umgeändert haben, daß sie aus Klausenburg — Cluj, aus Hermannstadt — Sibiu, aus Kronstadt — Brasow machten... Das ist nicht schön, das ist zwecklos. Deutsche Art und deutscher Charakter bleiben.

Droben auf dem Predealpaß zwischen Kronstadt und dem rumänischen Höhenkurort Sinaja fahren wir noch durch Schnee und Eis. Zerschossene Häuser zeugen von den Kämpfen, die hier auf dem österreichisch-rumänischen Kriegsschauplatz ausgefochten wurden. Von der einstigen ungarisch-rumänischen Grenze ab werden die rumänischen Landstraßen katastrophal, Schlagloch folgt auf Schlagloch. Und hinter den Wagen quellen Staubwolken auf, dick und undurchsichtig.

Donauüberfahrt vom rumänischen Giurgiu zum bulgarischen Rustschuk. Am rumänischen Ufer nimmt uns der deutsche Vizekonsul in Empfang. In Bulgarien gibt es nur 1200 Autos. Unser Wagen ist das zweite Auto, das in diesem Jahre die Donau auf der Fähre passiert. Während der Wagen vom Fährschiff aufwärts zum Zollhaus fährt, eine Treppe aufwärts, die für den Wagentransport mit Brettern belegt ist, bricht eines der Bretter durch. Der brave Mercedes-Benz fliegt die Treppe herunter, bleibt Gott sei Dank auf den Rädern — bleibt wie durch ein Wunder heil. Man ist hier in Bulgarien außerordentlich liebenswürdig zu den Automobilisten. Es sind ja seltene Gäste. Die bulgarischen Landstraßen? Besser, als wir erwartet hatten. Gewiß, schmal, staubig, kilometerweise Strecken mit Schlaglöchern, aber dennoch chaussiert. Und die Fuhrwerke, die uns entgegenkommen und die wir überholen, machen tolle Irrfahrten. Die Pferde sind Autoverkehr nicht gewöhnt, nehmen im Galopp Reißaus, jagen mit Wagen und Wageninsassen hinweg über Gräben und Felder. Und auch die Hammelherden verschwinden in solchem Tempo von der Nähe der Landstraße, wie ich in Mitteleuropa nie Hammel laufen sah.

Varna, die bulgarische Hafenstadt am Schwarzen Meer, ist zugleich Badeort. Besitzt vorzüglichen Strand und ein hervorragend schön ausgebautes Bad. Wäre Varna nicht so übermäßig weit von Deutschland entfernt — es könnte mit seiner Strand- und Badeanlage deutschen Badereisenden noch empfohlen werden.

II.

Von der Schwarzmeerküste zum deutschen Rhein

Sonnabend nachmittag um 5 Uhr Start zur „Deutschen Sternfahrt", der größten Sternfahrt, die es bisher in Deutschland gab. 600 Kilometer sollen je Tag gefahren werden, nicht mehr, aber auch möglichst nicht weniger. Der Tag zählt in diesem Falle von nachmittags um 5 Uhr bis zum folgenden Nachmittag um 5 Uhr. Der deutsche Konsul bescheinigt die Abfahrt, und dann geht's mit Vollgas vom Varnaer Strand hinein ins sonnendurchglühte bulgarische Bergland. Stille Dörfer mit ragenden

Digitized by Google

Minarets und katholische Kirchlein werden durchquert — vor Mitternacht sind wir am Donauufer. Kurze Nachtruhe — um 7 Uhr früh auf zum Zoll — ein Sonderdampfer zur Ueberfahrt nach Rumänien ist bestellt — wir sind erstaunt und erfreut, daß er pünktlich zur Stelle ist —; heiß scheint die Sonne,

Im Gebirge von Sinaja, in dem sich die Sommerresidenz des Königs von Rumänien befindet

schnell geht das Verladen, und schon fahren wir über die weite, breite Donau — dem rumänischen Giurgiu entgegen.

Wieder Pech beim Entladen! Der Wagen springt eine Treppenstufe herunter, schlägt hart auf — ein Blatt der Vorderfeder ist gebrochen. Und diese Panne angesichts der verheerend schlechten rumänischen Straßen! Nun heißt es versuchen, durchhalten! Stundenlang springt der Wagen von Schlagloch zu Schlagloch, immer wieder halten wir, schauen nach der Vorderfeder, geben dann ein Telegramm nach Budapest an die Mercedes-Benz-Vertretung, sie möge Ersatz bereithalten und für schleunige Montage sorgen, sobald wir eintreffen. Und weiter, immer weiter, durch Staub und Schlaglöcher und Schotterstraßen.

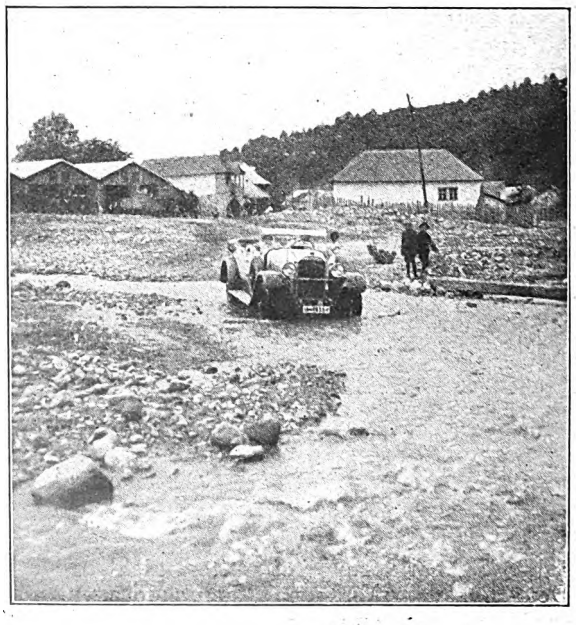
Durch Bukarest führt uns eine Autodroschke. Im Höllentempo jagt sie durch die Stadt — in knapp einer Viertelstunde haben wir dies Paris des Balkans durchquert. Die Federn ächzen, die Schlaglöcher werden größer, der Staub wird dichter. Sommerhitze, solange wir südwärts des Predealpasses sind; kalt und regnerisch ist's auf der Nordseite des Passes im Siebenbürger Land. Um 5 Uhr nachmittags sind wir in Hermannstadt — die ersten 600 Kilometer sind geschafft.

Weiter ohne Rast und Ruhe. Nacht bricht herein — man darf sich nicht abwechseln lassen am Steuer — Regengüsse gehen über uns hinweg — weiter durchs Land der Siebenbürger Sachsen. Sonnenaufgang, bevor wir Groß-Vardein erreichen. Um 7 Uhr früh sind wir an der Grenze nach Ungarn. Und jetzt endlich wieder gute Straßen, die schnelleres Tempo gestatten. Um 2 Uhr ist Budapest erreicht. 33 Stunden saß ich am Steuer. Jetzt, während rasch die Vorderfeder gewechselt wird, 2 Stunden Schlaf und dann wieder weiter gen Wien.

Es war nicht leicht, aus Ungarn herauszukommen. Die Zollbeamten waren im Theater — der Polizeibeamte sprach nicht deutsch —, also machten wir uns selbständig und verließen ohne behördlichen Segen das Land der Magyaren. Kurze Nachtruhe in Wien und dann links der Donau über Linz nach Passau, und jetzt endlich weiter auf deutschen Straßen im deutschen Vaterland, dem Wiesbadener Ziel entgegen. Wieder geht's hinein bis spät in die Nacht. In Würzburg werden die letzten Nachtstunden der deutschen Sternfahrt verbracht. Und Mittwoch ab zum Wiesbadener Ziel. Gute Straßen bis an die hessische Landesgrenze.

Sehr geehrter Herr Hessischer Innenminister! Ihrem Landesbauamt gehört ein neuer Kopf! So geht es doch wirklich nicht. Ihre Straßen befinden sich teils in skandalösem Zustand. Die Umleitungen infolge Straßensperrungen zeugen von Autofeindlichkeit (indem Ihr Landesbauamt die Kraftfahrer in die Irre schickt) oder aber von restloser Unkenntnis im Straßenbau- und Streckenmarkierungswesen. Wenn Beamte überaltert sind, mögen sie pensioniert werden. Wir aber schämten uns dieser unwürdigen Zustände angesichts der auf Ihren hessischen Landstraßen herumirrenden ausländischen Automobilisten, die für diese Verwahrlosung im deutschen Straßenverkehr nur ein Kopfschütteln hatten.

Und pünktlich am Wiesbadener Ziel! Flaggenschmuck vor dem Kurhaus, Absperrung des Zielplatzes. Die Sportleitung zur Stelle. Sternfahrer folgt auf Sternfahrer. Aus allen Himmelsrichtungen kommen sie. Aus Spanien, Südfrankreich, aus Ungarn und aus Polen, aus der Nordmark und aus Holland. Junge Damen bieten den Willkommentrunk, die Sternfahrerinnen erhalten Blumen. 2222 Kilometer haben wir zurückgelegt — und wissen doch, daß wir nur dann Sieger sein werden, wenn keiner von Kap Tarifa, Europas äußerster Südspitze, kommt. Minuten vergehen, Viertelstunden vergehen — und dann kommen sie. — Beide sind sie im spanischen Tarifa gestartet und haben mit einer Entfernung von 2390 Kilometer den Streckenrekord erreicht. 15 von 21 gemeldeten Sternfahrern erreichen pünktlich das Wiesbadener Ziel. Die ersten fünf sind Mercedes-Benz-Wagen. Und insgesamt 10 000 Kilometer haben sie in den vier Fahrttagen zurückgelegt. Das ist hervorragende Leistung, das ist ein schöner Erfolg deutscher Wagen auf deutschen Reifen! *1650*



Rumänische Straßen, die sich zum Teil in trostlosem Zustande befinden

Digitized by Google

Der Bosch-Bremshelf

Von Dr. F. Trautmann

In einer amerikanischen Zeitschrift waren kürzlich zwei humoristische Bilder zu sehen: das erste stellte einen Kraftwagen ältester Form dar und hatte eine Unterschrift, die ins Deutsche übertragen etwa lautete: „1900 — nicht in Gang zu bringen!"; das andere Bild zeigte einen dahinflitzenden Wagen neuester Bauart mit der Unterschrift: „1929 — nicht zum Halten zu bringen!"

In der Tat sind die beim neuzeitlichen Kraftwagen zu lösenden Aufgaben wesentlich anders geworden als in der guten alten Zeit. Früher blieb der glücklich zu gemächlicher Fahrt gebrachte Wagen oft schneller stehen, als dem Fahrer lieb war; heute wünscht mancher Fahrer, daß sich sein Wagen weniger beschleunigt haben möchte, als es geschah, oder daß er ihn doch schneller zum Stehen bringen könnte, als er vermag. Mit anderen Worten heißt das: Beim neuzeitlichen Kraftwagen sind kräftig wirkende Bremsen ebenso wichtig wie ein den Wagen schnell beschleunigender Motor. Das Tempo des modernen Verkehrs verlangt, daß das Kraftfahrzeug sich nach dem Anfahren schnell auf die den Umständen nach zulässige Höchstgeschwindigkeit bringen läßt, sowie daß man diese bis kurz vor eine Kurve, eine Kreuzung oder einen sonstigen Gefahrenpunkt beibehalten und das Fahrzeug doch noch rechtzeitig auf die durch die Verhältnisse gegebene geringere Geschwindigkeit abbremsen kann. Stark bremsen kann man nur, wenn die Bremsbacken oder -bänder mit großer Kraft auf die Bremstrommeln gedrückt werden. Damit bedeutet aber das häufige Bremsen einen erheblichen Kraftaufwand für den Fahrer, der bei längeren Strecken auch einem kräftigen Fahrer fühlbar werden muß.

Daraus ergibt sich für den Kraftfahrzeug-Techniker ohne weiteres die Aufgabe, nach einem Ersatz der Muskelarbeit durch Maschinenarbeit zu suchen. Man hat diese Aufgabe auf zwei verschiedene Weisen gelöst: Einmal kann man während der freien Fahrt einen kleinen Teil der Motorkraft durch eine besondere Vorrichtung — in der Regel mit Hilfe eines Kompressors in einem Druckluftbehälter — aufspeichern und im gegebenen Augenblick zum Bremsen verbrauchen. Dahin gehören beispielsweise die bekannten Druckluftbremsen, die zwar gut wirken, aber wegen der umfangreichen Vorrichtungen, die sie erfordern, nur für große und teure Wagen in Frage kommen.

Die zweite Klasse der erwähnten Kraftbremsen sind die sogenannten Servo-Bremsen. Bei diesen nützt man als Antriebskraft die durch das Bremsen zu vernichtende Bewegungsenergie des Wagens selbst oder die zwar verhältnismäßig geringe, für den vorliegenden Zweck aber ausreichende Kraft des leerlaufenden Motors aus. Zu diesen Bremsen gehören die verschiedenen Arten von Unterdruckbremsen, von denen bisher in Mitteleuropa nur die als „Bosch-Dewandre-Servo-Bremse" bekannt gewordene Bauart zu weiterer Verbreitung gelangt ist. Bei diesen Bremsen wird durch den bei abgedrosseltem Motor im Ansaugrohr entstehenden Unterdruck in einem Hilfszylinder, der durch einen leicht verschiebbaren Kolben abgeschlossen ist, ein Unterdruck von etwa 0,5 Atm. erzeugt und infolgedessen der Kolben durch den äußeren Luftdruck mit erheblicher Kraft in den Zylinder gedrückt. Diesen Kolbenzug läßt man in bestimmter Weise am Bremsgestänge angreifen und entlastet damit den Fahrer um drei Viertel bis fünf Sechstel der Bremsarbeit.

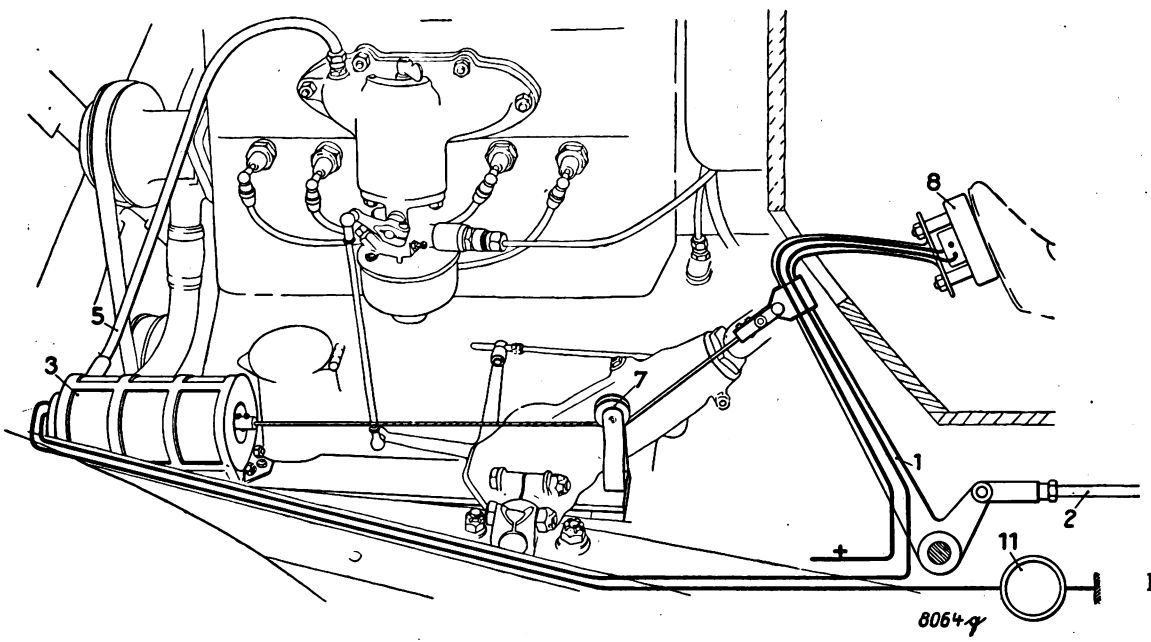


Bild 1
Grundsätzlicher Aufbau des Bosch-Bremshelfs

Die Bosch-Dewandre-Servo-Bremse hat sich in der Praxis bewährt und deshalb auch in größerem Umfang eingeführt. Leider aber teilt sie mit manchen anderen guten Vorrichtungen einen Nachteil: sie kann nicht so billig geliefert werden, daß sie allgemein auch für Wagen in mittlerer und niedriger Preislage in Frage käme. Dieser, den Wert der Bremse an sich nicht beeinträchtigende Mangel wird durch die

Digitized by Google

Regelung des Bremsdrucks vermittels eines geistreich durchkonstruierten Hebelsystems im Verein mit den dadurch manchmal entstehenden Schwierigkeiten beim nachträglichen Einbau begründet.

Eine billige und doch zuverlässige und wirksame Servo-Bremse fehlte bisher. Sie wurde aber in letzter Zeit bei der Firma Bosch geschaffen und soll jetzt in die Praxis eingeführt werden.

Den allgemeinen Aufbau dieses „Bosch-Bremshelfs" zeigen die Bilder 1 bis 3. Wir sehen rechts das Bremspedal (1) mit dem anschließenden Bremsgestänge (2). Wesentlich ist, daß bei Einbau des Bremshelfs an der im Wagen vorhandenen Bremsanordnung nichts geändert wird. Links haben wir einen Zylinder (3), in dem wieder ein Kolben (4) verschoben werden kann. In diesem Zylinder kann durch die eingezeichnete Verbindung (5) mit dem Ansaugrohr (6) des Motors ein Unterdruck erzeugt werden, so daß genau wie bei der Bosch-Dewandre-Servo-Bremse der Kolben mit erheblicher Kraft in den Zylinder gedrückt wird. Diese Kraft wird durch ein Drahtseil auf das Bremspedal übertragen, und zwar soll das Seil, um volle Ausnützung des Kolbenzugs zu erzielen, in Richtung der Zylinderachse verlaufen und möglichst senkrecht am Bremshebel angreifen. In vielen Fällen ist dies ohne weiteres durch geeigneten Einbau des Zylinders zu erreichen, in andern Fällen wird eine Umlenkung des Drahtseils durch eine Rolle (7), wie sie das Bild zeigt, nötig. In jedem Fall aber läßt sich der Bremshelf schnell und einfach einbauen, da, abgesehen vom Zylindereinbau, zur Regelung des Bremsdrucks nur die Anbringung eines ein Kontaktpaar enthaltenden Schalters (8) auf dem Bremspedal und die Verlegung einiger elektrischer Leitungen nötig ist.

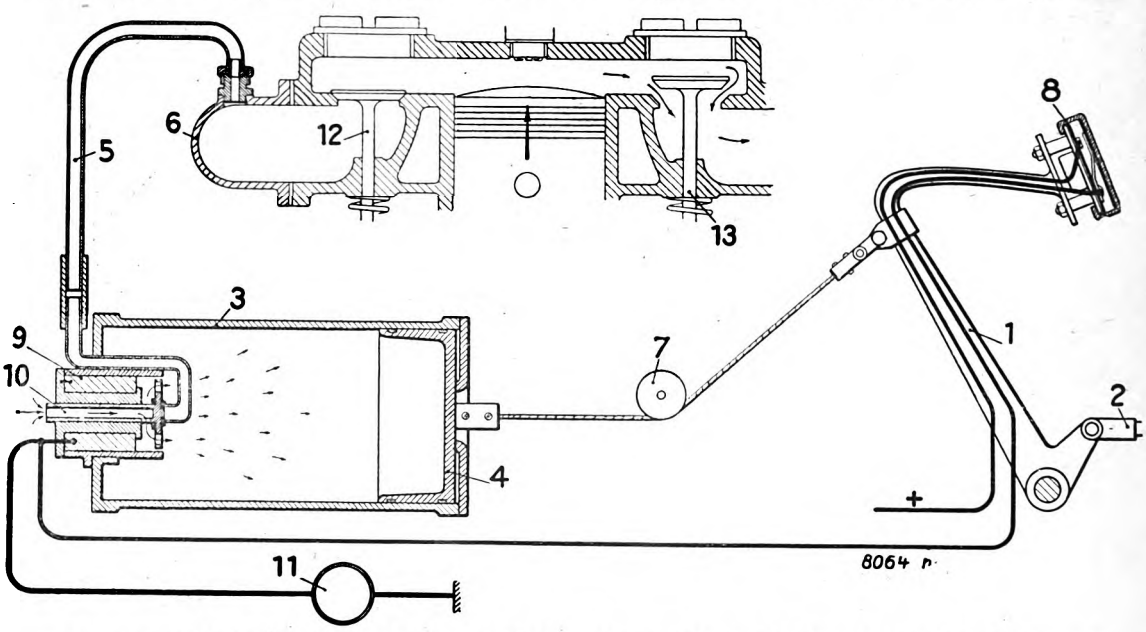


Bild 2
Bosch-Bremshelf im Schnitt, in Ruhestellung

Damit kommen wir zu der wichtigen Neuerung: zur Regelung des Bremsdrucks durch ein elektromagnetisches Ventil (9).

Dieses Steuerventil ähnelt in seiner Arbeitsweise sehr dem an unseren Lichtmaschinen verwendeten Spannungsregler. Dieser bewirkt bekanntlich je nach Drehgeschwindigkeit und Belastung der Lichtmaschine eine fortlaufende Aenderung des Erregerstromes, und zwar in einer ersten Stufe dadurch, daß er einen vor der Erregerwicklung liegenden Widerstand in schneller Folge abwechselnd kurzschließt und durch Aufheben des Kurzschlusses in den Erregerstromkreis einschaltet, und in einer zweiten Stufe dadurch, daß er die Erregungswicklung kurzschließt und durch Aufheben des Kurzschlusses wieder einschaltet. In ähnlicher Weise bewirkt das Steuerventil des Bremspedals eine fortlaufende Aenderung des Unterdrucks im Bremszylinder und damit des auf den Bremshebel ausgeübten Zuges zwischen Null und voller Wirkung, dadurch, daß es den Zylinderraum in schneller Folge abwechselnd mit dem Ansaugrohr und der Außenluft verbindet. Die Einzelheiten dieses Vorgangs zeigen die Schnittbilder 2 und 3. In den Bildern ist zur Erhöhung der Verständlichkeit darauf verzichtet worden, die tatsächliche Konstruktion in allen Einzelheiten wiederzugeben.

Das Steuerventil ist in den Boden des Bremszylinders eingesetzt. Seine zylindrische Form ist durch einen Topfmagnet gegeben, in dessen mittlerer Bohrung der als Ventilkörper ausgebildete Anker des Magnets mit einem hohlen Schaft geführt ist. Außerdem ist der Anker noch in einer Blattfeder aufgehängt, so daß er wie der Anker des Spannungsreglers fast reibungslos schwingen kann. Durch den hohlen Schaft des Ankers ist der Zylinderraum, wie Bild 2 zeigt, in der Ruhelage des Ventils mit der Außenluft verbunden. Die dem Topfmagnet gegenüberstehende Oeffnung der Verbindungsleitung zum Ansaugrohr ist in diesem Betriebszustand durch den Anker verschlossen.

Sobald nun nach Bild 3 der Fahrer nur leicht auf das Bremspedal tritt, schließt sich das bereits erwähnte Kontaktpaar im Bremsschalter (8); der Topfmagnet des Ventils zieht den Anker an, sperrt die Verbindung des Zylinders mit der Außenluft und gibt die Saugöffnung frei. Mit der sofort einsetzenden Entlüftung des Zylinders wird das Bremspedal, und damit die Bremsen, angezogen, und zwar so lange, wie der Fuß dem Bremspedal mindestens mit einem dem Kontaktdruck entsprechenden Druck folgt. Bald ist auf diese Weise der größte, mit dem Bremshelf mögliche Bremsdruck erreicht. Dieser ist durch die Höhe des im Ansaugrohr herrschenden Unterdrucks und den Kolbendurchmesser gegeben. Der erzielte Unterdruck schwankt je nach der Bauart und dem Zustand des Motors, doch wird man im allgemeinen mit 0,5 Atm. rechnen können. Damit erzielt der Bremshelf mit dem bisher verwen-

Digitized by Google

deten Kolbendurchmesser von 80 Millimeter einen Zug von 25 Kilogramm, der bei gutem Zustand der Bremsen auch für kräftige Bremswirkungen ausreicht und im allgemeinen nur in Notfällen durch Fußdruck des Fahrers ergänzt werden muß. Bei sehr kräftigen Bremsrückzugfedern, wie sie gelegentlich bei besonderen Bremssystemen vorkommen, reicht die Kraft des Bremshelfs aus, um die Bremsbacken anzulegen und noch einen geringen Bremsdruck auszuüben. Hier wird dann die Ergänzung durch den Fußdruck des Fahrers zur Regel, doch wird gerade in diesen Fällen der Bremshelf zu einer wertvollen Hilfe. Wie aus den Bildern hervorgeht, ist diese Verstärkung des Bremsdrucks ohne weiteres möglich, denn an dem üblichen Bremssystem wird ja durch den Einbau des Bremshelfs nichts geändert. Infolgedessen ist auch bei etwaigem Versagen des Bremshelfs sofort ein Bremsen nur durch die Körperkraft des Fahrers möglich.

Soll eine geringere als die volle Bremswirkung erzielt werden, so läßt man den Fuß nach Erreichen der gewünschten Wirkung stehen. Der im Zylinder

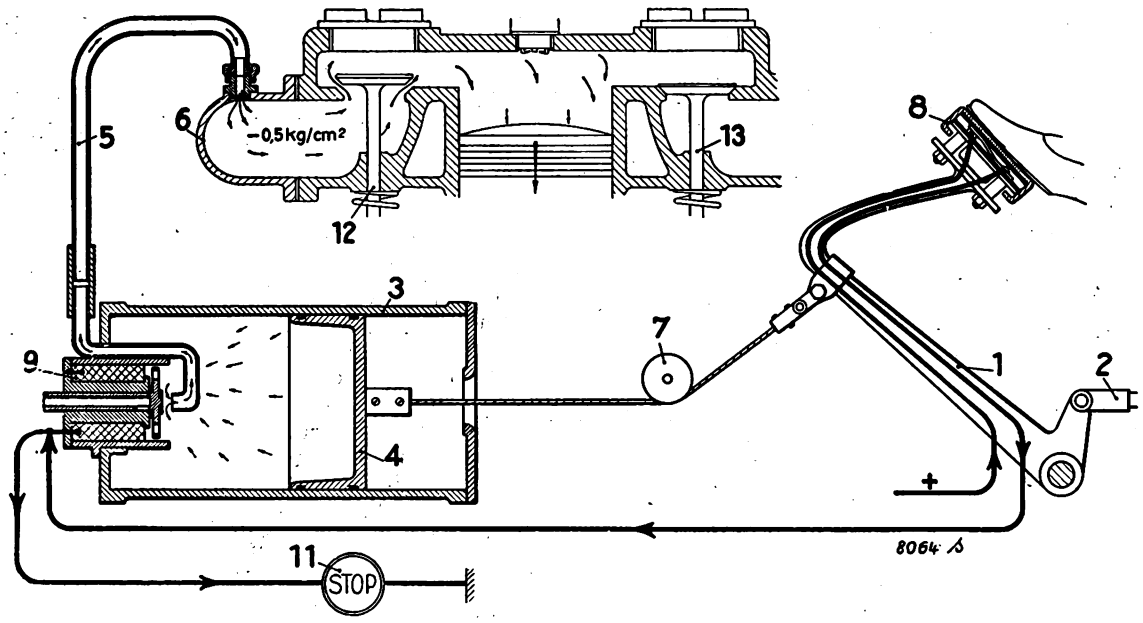


Bild 3
Bosch-Bremshelf im Schnitt, in Arbeitsstellung

herrschende Unterdruck zieht dann das Pedal noch um ein Geringes weiter. Dadurch hört der Fußdruck völlig auf; die Kontakte öffnen den Stromkreis, und der Magnet gibt den Ventilkörper frei. Dieser wird sogleich durch den auf ihm lastenden äußeren Luftdruck auf die Oeffnung der Unterdruckleitung (5) gedrückt und zugleich der Außenluft der Zutritt (10 in Bild 2) zum Zylinder freigegeben. Infolgedessen sinkt der Unterdruck, der Kolbenzug läßt nach, und das ganze Bremssystem strebt unter dem Einfluß der Rückzugfedern seiner Ruhelage zu. Sobald aber das Pedal wieder an den in seiner Stellung verbliebenen Fuß stößt, schließen die Kontakte (8) wieder, der Ventilanker wird wieder angezogen, die Außenluft abgesperrt und die Unterdruckleitung geöffnet, so daß der Kolben das Pedal wieder vom Fuß abzieht. Dieses Spiel setzt sich fort, solange der Fuß in der angenommenen Stellung verharrt.

Wir können uns den Vorgang an Hand von Bild 4 etwas näher erklären. In dieser graphischen Darstellung ist auf der waagerechten Achse die Zeit, in der sich die Vorgänge abspielen, und auf der senkrechten der jeweils auf das Pedal ausgeübte Druck aufgetragen. Schließen wir die Kontakte, so stellt sich selbstverständlich infolge des Widerstandes, den die aus dem Zylinder abströmende Luft im Ventil und Saugrohr findet, sowie infolge der im gesamten Bremssystem liegenden Trägheits- und Reibungswiderstände nicht augenblicklich die Endstellung und damit der größte Pedalzug Pm ein, sondern dieser steigt, wenn auch in kurzer Zeit, doch nur so langsam nach einer Linie a an, daß man den Vorgang an beliebiger Stelle unterbrechen kann. Wir wollen annehmen, daß die Kontakte, nachdem der Fuß stehengeblieben ist, sich bei E öffnen. Jetzt geht das System natürlich nicht augenblicklich in die Ruhelage zurück, sondern auf einer Linie b, die im allgemeinen etwas anders verlaufen wird als a. Bei F ist auf der Linie b der Punkt erreicht, in dem die Kontakte wieder geschlossen sind, der Ventilanker umgesteuert ist und der Kolben wieder anzieht. Bei E setzt der umgekehrte Vorgang wieder ein usw. Insgesamt wird sich bei der gegebenen Fußstellung ein mittlerer Pedalzug P_1 einstellen.

Soll die Bremswirkung verringert werden, so wird der Fuß in üblicher Weise etwas zurückgezogen. Infolgedessen schließen die Kontakte erst

Digitized by Google

wieder bei G, und das bereits beschriebene Spiel geht zwischen den Punkten G und H mit dem mittleren Pedalzug P_2 weiter. Soll der Bremsdruck wieder verstärkt werden — vielleicht zum völligen Anhalten des Fahrzeugs —, so kann der Vorgang zur Erzielung eines mittleren Pedalzugs P_3 zwischen die Punkte J und K verlegt werden, bis schließlich Entlastung durch völliges Zurücknehmen des Fußes eintritt.

Bei den nicht gerade geringen Trägheits- und Reibungswiderständen des verzweigten Bremssystems mag es scheinen, als ob der geschilderte Schwingungsvorgang recht langsam erfolgen müßte. Dazu ist aber zu beachten, daß zwischen Oeffnen und Schließen der Kontakte nur sehr geringe Pedalwege liegen. Infolgedessen ergeben sich nur sehr kleine Schwingungsweiten und daher trotz der Widerstände ein schnelles Spiel der ganzen Anordnung, das vom Fahrer kaum gespürt wird.

Die elektrische Schaltung des Bremshelfs ist sehr einfach. Wie die Bilder 1—3 zeigen, wird der Strom vom positiven Pol der Batterie — gegebenenfalls über den Schaltkasten — zum Bremsschalter auf dem Pedal geleitet und geht bei geschlossenen Kontakten weiter zur Wicklung des elektromagnetischen Ventils, die mit ihrem Ende am Magnetgehäuse und damit an Masse liegt. Durch diese Wicklung fließt dann der Strom in üblicher Weise zum negativen Pol der Batterie zurück. Zweckmäßig wird noch die sogenannte „Stopplaterne" (11), durch welche die mit dem Bremsen eingeleitete Verzögerung des Fahrzeugs nach hinten angezeigt wird, parallel zur Elektromagnetwicklung gelegt und infolgedessen zugleich mit der Bremse durch den Bremsschalter eingeschaltet. Dadurch wird nicht nur ein besonderer Stopplichtschalter entbehrlich, sondern es können sich auch die beim Oeffnen der

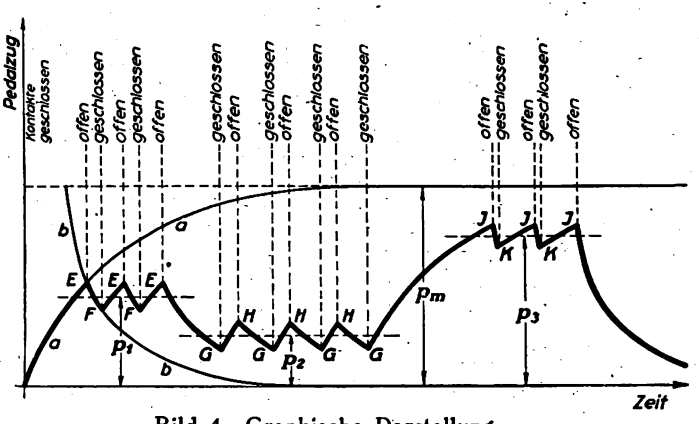
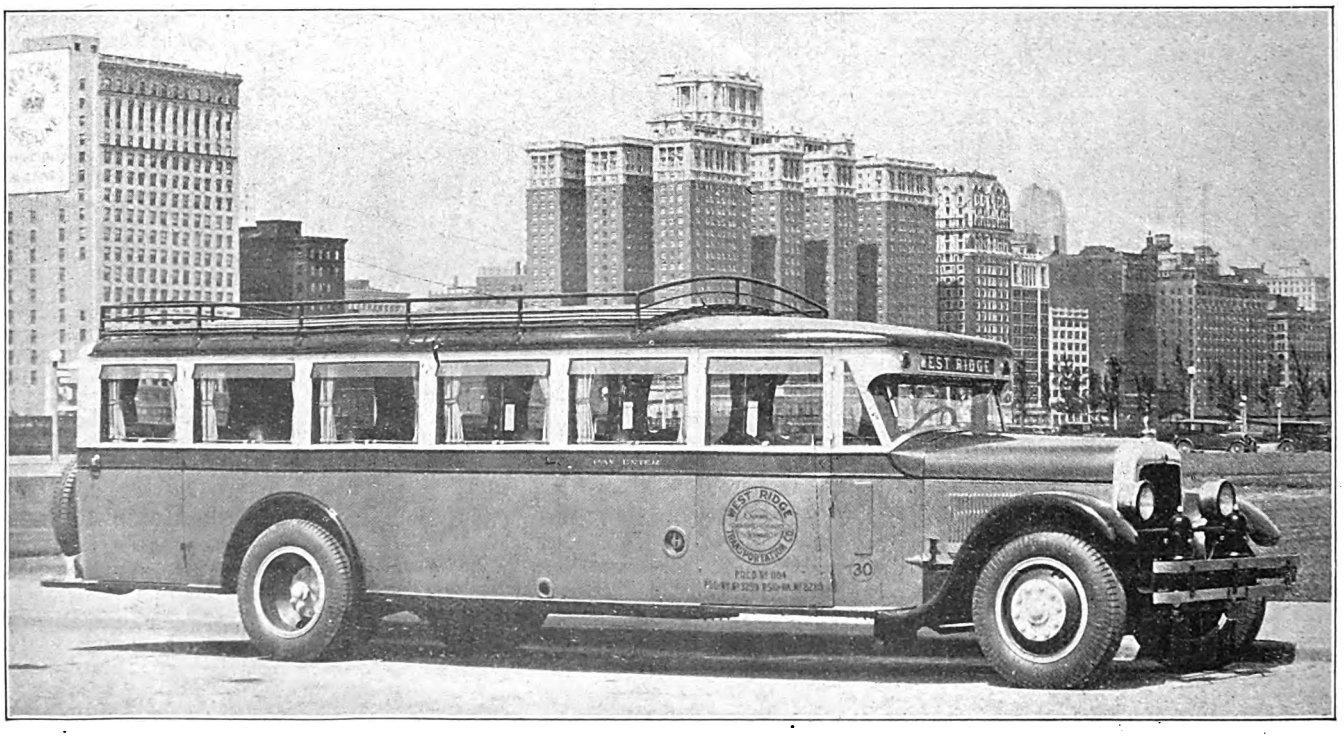


Bild 4. Graphische Darstellung der Arbeitsweise des Bosch-Bremshelfs

Kontakte in der Magnetwicklung entstehenden Induktionsströme, die sonst durch Funkenbildung die Schalterkontakte gefährden, über den Faden der Glühlampe und der Masse des Fahrzeugs ausgleichen.

Wie durch den grundsätzlichen mechanischen Aufbau des Bremshelfs ein einfacher Einbau ermöglicht ist, so können auch durch die elektrische Leitungsführung keine Schwierigkeiten entstehen. Die Schaltung ist so einfach, daß sich die Leitungen in jedem Falle sorgfältig und übersichtlich verlegen lassen. Leitungsstörungen sind also nicht zu erwarten, und falls doch einmal eine Störung eintreten sollte, wird sie leicht zu beheben sein. Im übrigen sind alle Teile des Bremshelfs „boschmäßig" durchkonstruiert, und man darf nach dem Verlauf der ausgedehnten Prüfungen im praktischen Fahrbetrieb erwarten, daß das neue Boscherzeugnis eine fühlbare Lücke in der Ausrüstung der Kraftwagen mit bestem Erfolg ausfüllen wird. *1647*



In Amerika laufen in noch ausgedehnterem Maße als bei uns Ueberlandomnibusse. Der Bedarf an solchen Fahrzeugen ist daher ein sehr großer. Die General Motors Corporation hat eine besondere Abteilung für Omnibusbau zum Vertrieb ihrer drüben unter dem Namen „Yellow" bekannten Omnibusse. Der auf unserem Bild dargestellte Wagen zeigt eine sogenannte „Parlour Coach", d. h. einen Typ, der für jeden einzelnen Fahrgast einen besonderen klubsesselartigen, drehbaren Sitz enthält. 29 Passagiere können untergebracht werden.

Digitized by Google

400 MARK WENIGER

kostet von jetzt an die fünfsitzige 6/32-PS-Citroën-Vierzylinder-Limousine. Mithin ist ihr Preis statt RM 4950.— jetzt nur noch

RM 4550.—

Ähnlich sind die Preise der anderen Citroën-Vierzylinder-Wagen gesenkt.

Nirgends in der Welt wird Ihnen für diesen niedrigen Betrag ein so hochwertiger Wagen geboten. Nur die ständig steigende Citroën-Erzeugung macht diese Leistung möglich.

Trotz seines geringen Preises besitzt der Citroën-Vierzylinder alle Vorzüge eines großen Luxusautos. Vor allem: unübertreffliche Geschmeidigkeit – ein Genuß, solchen Wagen durch den Großstadtverkehr oder über Berg und Tal zu lenken; vorbildliche Bremsen, die weich und gefahrlos und dennoch energisch wirken; vollendete Fahrsicherheit dank niedriger Schwerpunktlage und widerstandsfähiger Ganzstahlkarosse; ausgesprochene Eleganz in Form und Farbe, Lack und Linie. Dazu als besonders schätzbaren Vorzug: unerhört niedrige Betriebskosten.

Durch beachtenswerte, ohne jeden Aufschlag durchgeführte Verbesserungen sind auch die Citroën-Sechszylinder-Modelle – indirekt – im Preise gesenkt.

CITROËN

Digitized by Google

WER IST WO?

Generaldirektor Boulade †

Am 9. August d. J. erlag der Gründer des Zenith-Konzerns, zu dem auch die Zenith-Vergaser-Gesellschaft in Berlin gehört, den Folgen eines Automobilunfalles. Er hatte sich um die Entwicklung des Automobil- und Flugwesens außerordentliche Verdienste erworben, und u. a. war er Mitbegründer des „Aero-Club de France" und ein begeisterter Freiballonführer. Außerdem war er Mitglied einer Reihe bedeutender internationaler wissenschaftlicher Gesellschaften, so daß sein Tod von einer großen Anzahl von Freunden und Motorfachleuten tief betrauert wird.

Alfred Kathe †

Der Ingenieur A. Kathe, alleiniger Inhaber der Karosseriefabrik Ludwig Kathe & Sohn, Halle a. S., ist gestorben.

J.D. Mooney, Präsident der General Motors Export Co.

Mooney war früher Ingenieur der Hyatt Roller Bearing Co., wurde dann Assistent des Generaldirektors

Sloan von der General Motors, um nunmehr als Präsident die Exportabteilung der General Motors Co. zu übernehmen. Mooney besuchte vor kurzem Berlin.

Ernest W. Groß, Leiter der Propagandaabteilung von Opel

Der frühere Reklamechef der Terra-Film-AG. zu Berlin, der vorher Office-Manager der H. K. Mc. Cann Company, einer bekannten amerikanischen Reklameagentur in Berlin war, wurde zum Leiter der Reklame- und Propagandaabteilung der Opel-Werke berufen.

von Bornemann bei The H. K. Mc Cann Company m. b. H., Berlin

Der Leiter der Propaganda-Abteilung der General Motors Corp. in Berlin-Borsigwalde, ist zu der Firma The H. K. Mc Cann Company m. b. H., Berlin, übergetreten.

Rubensdörffer 25 Jahre bei Daimler

Am 1. Juli d. J. waren 25 Jahre verflossen, seitdem Herr Prokurist Fritz Rubensdörffer in den Diensten der Daimler-Motoren-Gesellschaft bzw. jetzigen Daimler-Benz AG. steht. — Geboren am 25. Sept. 1878 zu Stuttgart, trat Herr Rubensdörffer am 1. Juli 1904 im Werk Marienfelde als Magazinverwalter ein und übernahm bereits am 1. Jan. 1905 die Einkaufsabteilung. Am 1. April 1915 wurde ihm Prokura erteilt. — Im September 1926 nach der Fusion Daimler-Benz wurde er nach Untertürkheim berufen und ist dort seitdem als Leiter des Zentraleinkaufs tätig. —

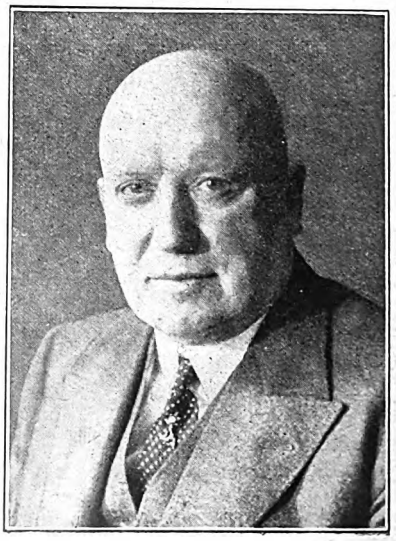
Vorstand und Beamtenschaft ehrten den allseitig beliebten Jubilar in besonderer Weise und gaben dem Wunsche Ausdruck, daß sein Wirken in jugendlicher Frische noch lange dem Daimler-Benz-Konzern erhalten bleiben möge.

De Bergendorf Hoepflinger bei Adler

Der Leiter der Propaganda-Abteilung der Opelwerke in Rüsselsheim, Herr de Bergendorf Hoepflinger, ist in gleicher Eigenschaft bei den Adlerwerken, Frankfurt a. M., eingetreten.

Joh. Fr. Diehl 50 Jahre im Hause Opel

Am 1. September d. J. feiert Prokurist Joh. Fr. Diehl, im Hause Adam Opel AG., Rüsselsheim, das 50jährige „goldene" Dienstjubiläum. Mit 15 Jahren trat der Jubilar am 1. September 1879 in die damalige Nähmaschinenfabrik Adam Opel als kaufmännischer Lehrling ein. Nach der Aufnahme der Fahrradfabrikation im Jahre 1886 widmete er sich auch dem Fahrradsport und rivalisierte mit Erfolg mit den damaligen erstklassigen Radrennkämpen. Von 1889 bis heute sehen wir ihn, nachdem er im Jahre 1896, nach dem Tode von Adam Opel, dem Gründer der Firma, zum Prokuristen bestellt wurde, als Reisereprăsentant für den Verkauf der Opel-Fahrräder und -Nähmaschinen in Deutschland, Skandinavien, Schweiz u. Holland, wobei er in der damals neuen Fahrradbranche Pionierarbeiten leistete. Aber auch dem Ende des 19. Jahrhunderts von der Firma Opel neu in Fabrikation aufgenommenen Verkehrsmittel — dem Automobil — schenkte der Jubilar sein besonderes Interesse, da er von Anbeginn an auf seinen Reisen als Selbstfahrer für diesen neuen Artikel rege Propaganda machte.



Digitized by Google

LUFTFAHRT

Der erste Ozeanflug. — Geglückte und mißglückte Flüge. — Bilanz

Von Hans H. Reinsch

Wenn die Zeitungen heute über einen neuen Ozeanflug berichten, dann achtet die Oeffentlichkeit kaum noch in dem Maße darauf, wie es im vergangenen Jahre noch der Fall war. Die Ueberquerung des Atlantik ist heute kein nervenerregendes Ereignis mehr — man weiß, es ist möglich, weiß, daß das Flugzeug entweder abstürzt oder ankommt und nimmt beide Tatsachen recht gleichgültig hin. Das, trotzdem die Geschichte des Transozeanfluges noch nicht älter als zehn Jahre ist!

Eigentlich ist die Ozeanfliegerei älter als zehn Jahre, aber an den wirklich ersten Flug, den der Schwede Andree und seine Gefährten Strindberg und Sverdrup im Jahre 1897 unternahmen, denkt kaum noch jemand. Die drei kannten allerdings das Flugzeug noch nicht und starteten im Freiballon, wollten den Nordpol erreichen und stürzten ab! Im Jahre 1907 folgte der Amerikaner Vaniman mit einem primitiven, lenkbaren Luftschiff. Das Luftschiff konnte aber nur dadurch „gelenkt" werden, daß es an langer Kette eine Reihe Benzinfässer hinter sich herschleifte, um das Schiff zu entlasten. Dieser verrückte Versuch scheiterte natürlich ebenfalls. Endlich gelang im Jahre 1919, und zwar am 10. Juli, die erste Ozeanüberquerung ohne Zwischenlandung. Die Strecke Neufundland—Cliffton (in Irland) legten die Engländer Alcock und Brown in 17 Stunden zurück. Das war der erste und geglückte Versuch, den Ozean mit einem Flugzeug zu überqueren! Allerdings hatte R 34, also ein Luftschiff, bereits vorher die Strecke England—Kanada zurückgelegt. Erst fünf Jahre später wiederholte ZR III glücklich diese Leistung.

Kurz nach dem Kriege flog der Engländer Hawker von Neufundland nach Irland und landete kurz vor der irischen Küste im Meere. In Etappen legte der amerikanische Oberleutnant Road die Linie Neufundland—Azoren—Lissabon zurück und landete glatt. Das veranlaßte drei Portugiesen, Continho, Cabral und Sacadura, im gleichen Monat einen Gegenbesuch zu versuchen. Sie wählten die südliche Linie Lissabon—Rio de Janeiro. Auf einer felsigen Insel mußten sie, 200 Meilen von der brasilianischen Küste entfernt, notlanden, und dabei zerschellte das Flugzeug. Nun folgten erst weitere Versuche im Jahre 1924! Zuerst wagten die Amerikaner Lowell, Nelson und Smith in Etappen von London über Island, Grönland, Labrador, Neufundland nach New York zu fliegen. Franco und Alda, zwei Spanier, flogen 1926 schließlich von Spanien nach Pernambuco mit einer Landung in Porto Fraya, wozu sie im ganzen 55 Stunden für 10 000 km Strecke benötigten! Auch ein amerikanisches Flugzeuggeschwader von drei Maschinen wollte die Linie New York—Azoren—Lissabon bewältigen, doch kamen zwei Flugzeuge nicht zum Ziel.

Nun kam das Jahr 1927, das eine wahre Flut von Ozeanflügen bescheerte und die Begeisterung zum Siedepunkt brachte. Allerdings wurden auch viele wagmutige Flieger das Opfer ihrer sportlichen Begeisterung. Als erster startete de Pinedo mit einem Dornierflugzeug, das allerdings nach der Landung durch Unvorsichtigkeit verbrannte. Er erhielt eine neue Maschine und flog wieder zurück, wohlbehalten in Europa wieder ankommend. Ihm folgte de Beires, ebenfalls in Etappen, als Vertreter Portugals. Im Mai verscholl der Franzose Romans, der von Sebegambien nach Pernambuco wollte, und ebenfalls Nungesser und Coli. Von gutem Westwind begünstigt, konnte schließlich Lindbergh die Ueberquerung des Atlantik vollbringen und den Rekord auf 33,5 Stunden festlegen! Chamberlin und Levine flogen gleich darauf von West nach Ost über den Ozean und stellten einen Streckenrekord mit 42 Stunden auf. Am 29. Juni folgte Byrd, der bekannte Nordpolflieger, und landete vor der Küste Frankreichs am 1. Juli 1927.

Es war kein Wunder, daß nun in Kreisen deutscher Flieger der Wunsch erwachte, Amerika einen Gegenbesuch zu machen. Zahlreiche Erfahrungen standen ihnen, nebst hochwertigen Flugzeugfabrikaten, zur Verfügung. Die „Bremen" und „Deutschland", Maschinen der Junkerswerke, unternahmen das Wagnis des Ost-West-Fluges. Köhl, von Hünefeld und Fitzmaurice starteten jedoch erst im April 1928. Vorher verunglückten Minchin, Hamilton und die Prinzessin Löwenstein-Wertheim, die „Old Glory" mit Bertrand, Ruth Elders, die jedoch gerettet wurde, Tully mit „Sir John Carling", Hinchcliff mit seiner Begleiterin Miß Mac Kay, sowie fünf Maschinen, die an dem amerikanischen Wettflug nach Honolulu teilnahmen und im Stillen Ozean versanken. Brock und Schlee kamen gut von Amerika herüber. Auch Miß Earhart und der Pilot Sturz vollbrachten die Ueberquerung ohne Zwischenfall, bis endlich 1929 wieder der Spanier Franco von Osten nach Westen zu fliegen versuchte, abstürzte und durch Zufall nach sechs Tagen aufgefischt werden konnte. Einige weitere Versuche mußten schon kurz nach dem Start abgebrochen werden und kommen als Ozeanflüge nicht in Betracht.

Im ganzen wurden etwa 35 Ozeanflüge durchgeführt, von denen nur 15 glückten! Eine einerseits traurige, andererseits bewundernswerte Bilanz! In Anbetracht dessen nämlich, daß wir erst eine verhältnismäßig junge Flugzeugindustrie haben, ist das Ergebnis hervorragend — bedenkt man andererseits die vielen Opfer, dann ist es ein trauriges. Es muß aber gleichzeitig bedacht werden, daß sehr viele Flieger das Mißlingen ihres Ozeanfluges selbst verschuldet haben. Entweder starteten sie mit Landflugzeugen und konnten sich nicht auf dem Meere halten, bis

Digitized by Google

Hilfe kam, oder sie wagten den Flug mit einmotorigen Maschinen und ohne genügende Rücksicht auf die meteorologischen Meldungen. An sich ist aber feststehend, daß einzig der Etappenflug — etwa die Linie Lissabon—Azoren—Südamerika oder Island—Grönland—Labrador—Neufundland—New York in Frage kommt, wenn es gilt, eine ständige Luftverbindung Europa—Amerika herzustellen! Und außerdem kommt einzig das Wasserflugzeug für die Ozeanüberquerung als geeignet in Frage. Die zehn Jahre Ozeanflug, die hinter uns liegen, haben viel gelehrt, aber auch gezeigt, wie es nicht gemacht werden soll! Das ist wichtig und wertvoll, und darum haben alle Flüge doch ihr Gutes gehabt. Bis zur Einführung eines regelmäßigen Luftverkehrs ist aber noch viel Arbeit und Zeit erforderlich, um die Luftfahrt nicht infolge mangelnder Sicherheit in Mißkredit zu bringen. *1659*

Probeflüge mit Junkers-Schwerölflugmotor SL 1

Im Laufe der vergangenen Wochen flog die einmotorige Junkers-Großmaschine, Typ W 41, mit dem Junkers-Schwerölflugmotor, Typ SL 1, insgesamt in 15 Betriebsstunden, hiervon 8 Stunden in ununterbrochenem Fluge. Ein Sportflugzeug der DVL war anwesend. Die Pausen zwischen den Flügen wurden benutzt, um gewisse Aenderungen am Rohrleitungssystem anzubringen, während am Motor selbst keine Verbesserungsnotwendigkeiten eingetreten sind.

Diese Prüfungsergebnisse dürften schon deshalb bemerkenswert sein, da Junkers hinsichtlich der Leistungsbemessungen bei seinem Schwerölmotor so weit gegangen ist, daß er mit den gegenwärtig vorhandenen großen Benzinmotorentypen ohne weiteres Schritt hält.

Bei den Flügen ergab sich auch die Richtigkeit der bereits vor Monaten gemachten Angaben über den Betriebsstoffverbrauch, nämlich 180 g Gasöl pro PS/h, gegenüber ca. 230—240 g Benzin pro PS/h bei Vergasermotoren, somit also eine Senkung der Betriebsstoffkosten beim Dieselflugmotor auf ein Fünftel der bisherigen bei den Vergasermotoren. *1669*

Eine neue Junkers-Fluglinie in Persien

Die Junkerswerke haben mit der persischen Regierung einen Vertrag abgeschlossen, wonach eine neue Flugverbindung Teheran—Kirman errichtet wird. *1672*

Verbesserung der Postbeförderung nach Amerika

Nachdem die Katapult-Starte mit einem Heinkel-Flugzeug auf der „Bremen" einen vollen Erfolg gezeitigt haben, haben sich der Nordlloyd und die Lufthansa entschlossen, dieselben zu einer ständigen Einrichtung zu machen. Man will versuchen, schon in nächster Zeit die Flugzeuge auf einer Höhe von 1200 km — jetzt ca. 800 km — abzuschießen.

Weiter werden zurzeit auf Dampfern des Norddeutschen Lloyds Versuche mit dem Kiwullschen Stausegel unternommen. Es wird eine Stausegelbahn am Heck des Schiffes ins Wasser gelassen, worauf ein Flugzeug, das etwa 24 Stunden nach Abgang des Dampfers mit Post nachfliegt, landen kann. Vermittels eines Kranes wird es auf den Dampfer gehoben und kann durch Katapultstart dann vor dem Bestimmungsort des Dampfers 1200 km wieder abfliegen. Hierdurch wird ein Zeitgewinn von vollen zwei Tagen erzielt. Die Versuche sind bereits zu einem vorläufigen Abschluß gelangt und in nicht allzu ferner Zeit dürften sie praktisch verwertet werden. *1668*

Internationale Luftfahrtausstellung New York 1930

Die National Aeronautical Chamber of Commerce kündigt für 1930 eine internationale, großzügig angelegte Luftfahrtausstellung, die in Madison Square Garden stattfinden soll, an. Zurzeit schweben Verhandlungen auch mit deutschen Firmen zwecks Beteiligung. *1661*

Ausbau des russischen Flugnetzes

Der bekannte russische Fünfjahrsplan sieht eine starke Vermehrung des russischen Flugwesens vor. Man hofft von einer Fluglinienlänge von 18 442 Kilometer im Jahre 1928/29 auf 45 893 Kilometer im Jahre 1932/33 zu kommen. Insbesondere soll die Fluglinie Moskau—Irkutsk, die zurzeit nur in sechs Flugmonaten dreimal wöchentlich beflogen wird, täglich beflogen werden. Ferner soll eine Linie Irkutsk—Peking und Irkutsk—Wladiwostok errichtet werden. Mit der Entwicklung des Flugverkehrswesens sind naturgemäß erhebliche Kapitalinvestierungen erforderlich. Innerhalb der fünf Jahre sollen insgesamt 78 Millionen Rubel investiert werden.

Günstiger Export der deutschen Flugzeugindustrie

Die Ausfuhrsteigerung der deutschen Flugzeugindustrie setzt sich, wenn auch nur in geringem Maße, so doch beharrlich fort, wie die Ziffern für das erste Halbjahr 1929 wieder erkennen lassen. Nach der amtlichen Statistik steht im ersten Halbjahr einer Einfuhr von 16 Flugzeugen i. W. von 200 000 (erstes Halbjahr 1928 1 Stück i. W. von 6000 RM.) einer Ausfuhr von 80 (57) Stück i. W. von 3 639 000 (3 382 000) RM. gegenüber. Bemerkenswert ist die Tatsache, daß von den ausgeführten 80 Stück 36, also fast die Hälfte, nach China gegangen sind. *1670*

Internationale Luftverkehrsausstellung in Helsingfors

In der Zeit vom 27. August bis 4. September wird vom finnischen Luftfahrverband die erste internationale Luftverkehrsausstellung in Helsingfors veranstaltet. An der Veranstaltung werden etwa 30 in- und ausländische Firmen teilnehmen, darunter auch die Junkerswerke, Dessau. Ferner werden auch die deutschen Klemm-Daimler-Flugzeuge zur Ausstellung gelangen. *1671*

Hundert Millionen fliegen durch die Luft

In den letzten neun Tagen wurden durch Flugzeuge der Imperial Airways insgesamt 40 Tonnen Gold im Werte von 100 Millionen Mark von London nach Paris befördert. Jedes Flugzeug beförderte auf seinem Fluge 2½ Tonnen. Die Flugzeuge waren mit kleinen Maschinengewehren ausgerüstet. *1673*

Bau von Kleinflugzeugen in Polen

In der Nähe von Warschau ist eine Fabrik für den Bau von Kleinflugzeugen errichtet worden. Insbesondere wird nach ausländischen Lizenzen ein einsitziges Sportflugzeug gebaut, dessen Herstellung hauptsächlich von der „Staatlichen Liga für Luftschutz" forciert wird. *1674*

Die Anleihepläne der Lufthansa

Die Deutsche Lufthansa hat die Durchführung des Streichungsplanes beim Luftetat mit einer Verkleinerung ihres Streckennetzes für das Jahr 1929 von 10 auf 7 Millionen Flugkilometer pariert, außerdem ihr Personal ab 30. Juni 1929 um 27 Prozent herabsetzen müssen. Die Subventionen, die im laufenden Jahre nur 10 Mill. M. betragen, sollen, wie die Lufthansa immer wieder betont, nicht ausreichen, um ihr Standard-Programm so durchzuführen, wie es im Interesse einer weiteren soliden Entwicklung der deutschen Luftschiffahrt unbedingt notwendig sei. So hat sich die Deutsche Lufthansa Akt.-Ges. in Berlin darüber hinaus entschlossen, eine dreijährige Anleihe von 6 Mill. RM. aufzunehmen, die vom Jahre 1930 ab mit je 2 Mill. RM. vom Reich getilgt werden soll, während die Lufthansa lediglich die Verzinsung übernimmt. Begründet wird die Aufnahme dieser Anleihe, die zweifellos eine Umgehung des Streichungsplanes beim Luftetat darstellt, mit noch aus den Vorjahren laufenden Aufträgen und Bestellungen der Gesellschaft. (B. T.) *1667*

Digitized by Google

Rekordproduktion der deutschen Motorradindustrie

Die diesjährige Entwicklung des Motorradgeschäfts hat erneut eine außerordentliche Steigerung gebracht, die getragen wird von einer sprunghaften Entwicklung des Kleinkraftrades. Noch im Jahre 1927 betrug die gesamte Kleinkraftradproduktion 11 713 Einheiten. Obwohl im Spätsommer und Herbst ein starker Rückgang einzutreten pflegt, wuchs sie 1928 von 18 800 im ersten Halbjahr auf 45 300 in der Zeit von Juli bis Dezember. Infolge der langen und harten Frostperiode schwollen dann die Läger im Winter stark an. Inzwischen aber haben die Monate Mai und Juni wiederum fast eine Verdoppelung der 1928 erreichten höchsten Absatzziffern (August und September) gebracht; die Ablieferungen der Werke lagen im Mai durchschnittlich um ein Drittel und im Juni um die Hälfte höher als die Erzeugung. Die Vorräte haben durch diese Entlastung gegenwärtig wieder einen normalen Stand erreicht. Mit einer Gesamtproduktion von 61 800 Einheiten wurden bis Ende Juni zehnmal mehr Kleinkrafträder hergestellt als in der gleichen Zeit 1927.

Diese Ausdehnung geht zum Teil auf Kosten des Großkraftrades, das auch vom Kleinauto her eine gewisse Abgrenzung seiner Absatzmöglichkeiten erfährt. Immerhin erfuhren Absatz und Produktion des Viertakt-Großkraftrades noch eine Steigerung von 20 Prozent gegenüber dem Vorjahr; da aber die Zweitakter, die sich in der Klasse der Kleinkrafträder so glänzend bewährt haben, bei den schweren Typen gleichzeitig erheblich an Boden verloren, bleibt die Gesamtproduktion der Großkrafträder mit etwa 41 500 Rädern um etwa 10 Prozent hinter dem Umsatz in der gleichen Zeit 1928 zurück.

Als Gesamtergebnis des ersten Halbjahres 1929 indessen ist ein beispielloser Aufschwung der deutschen Kraftradindustrie zu verzeichnen; die Erzeugung betrug — soweit sie statistisch exakt erfaßbar ist — bis Ende Juni 103 300 Einheiten gegen 64 010 in der gleichen Zeit des Vorjahres (Gesamtproduktion 1928: 140 000). In diesen Ziffern ist jedoch jene beträchtliche Anzahl von Krafträdern nicht enthalten, die — von mittleren und größeren Werkstätten zusammengesetzt — sich der statistischen Erfassung entziehen. Unter Einschluß dieser Betriebe ist die deutsche Gesamtproduktion im ersten Halbjahr 1929 auf etwa 115 000 Krafträder zu schätzen. — Darf man aus der Umsatzentwicklung in der zweiten Hälfte der Jahre 1927 und 1928 Rückschlüsse auf das kommende Herbstgeschäft ziehen, so wird die deutsche Motorradindustrie im laufenden Jahre wenigstens 190 000 Einheiten auf den Markt bringen und sich damit vor England, dessen Erzeugung sich in den beiden letzten Jahren auf etwa je 160 000 Einheiten belief, und weit vor den Vereinigten Staaten nach Menge und Wert an die Spitze der Weltproduktion stellen.

Das Motorradgeschäft hat in der Regel mit Ablauf des ersten Halbjahrs bereits seinen saisonbedingten Höhepunkt überschritten, und die Entwicklung des Außenhandels pflegt in der zweiten Jahreshälfte keine wesentlichen Veränderungen mehr zu erfahren. Aus den Ziffern der ersten sechs Monate kann daher weitgehend auf das mutmaßliche Ergebnis des ganzen Jahres geschlossen werden. Die Einfuhr stagniert seit 1928; da die Ausfuhr gleichzeitig um 61 Prozent stieg, so ging der Einfuhrüberschuß um etwa 50 Prozent zurück, nämlich von 2516 auf 1266 Stück. In den ersten Nachkriegsjahren war die Einfuhr sehr stark, und der Anteil der ausländischen Marken am deutschen Motorradbestand betrug nach der Zählung von 1928 noch 11 Prozent. Der Anteil des Auslandes an der Versorgung des deutschen Marktes ist von 5,5 Prozent 1927 auf 4,3 Prozent 1928 und 3,3 Prozent im ersten Halbjahr 1929 ständig zurückgegangen, da Produktion und Ausfuhr in den letzten Jahren wesentlich rascher stiegen als die Importe. In den ersten sechs Monaten betrugen sie (Wert in je 1000 RM.):

Motorräder	Wert 1929	Stück 1929	Wert 1928	Stück 1928	Wert 1927	Stück 1927
Einfuhr	5440	5643	5354	5670	3809	3809
Ausfuhr	4120	4377	2839	3154	1754	1958
Einfuhrüberschuß	1320	1266	2515	2516	2055	1851

In der Einfuhr haben Groß-Britannien, Belgien und Frankreich zugunsten der Vereinigten Staaten an Boden verloren. Die Amerikaner bringen auf den deutschen Markt vornehmlich Typen von 1000 und mehr ccm Zylinderinhalt, Krafträder, deren Fabrikation sich angesichts der in Deutschland verhältnismäßig geringen Nachfrage nach so schweren Typen kaum lohnt. Das englische, französische und belgische Rad, das vor allem in der Stärke von 350 bis 500 ccm exportiert wird, hat in Deutschland eine sehr viel schwierigere Position, da es mit der einheimischen Produktion in unmittelbarem Wettbewerb steht. Von Deutschland wurden eingeführt im ersten Halbjahr (Stück):

Land	1929	1928	1927
Groß-Britannien	3365	3591	2002
Vereinigte Staaten	1543	1178	1024
Belgien	413	354	706
Frankreich und Saar	209	383	—

Die ständig wachsende deutsche Motorradausfuhr läßt auf eine systematische Exportförderung der maßgeblichen Werke schließen. Die noch vor

Beleuchtungszeit vom 1. Sept. bis 15. Sept.: 1. September . . von 19.55 Uhr bis 4.30 Uhr
15. September . . von 19.30 Uhr bis 4.50 Uhr

Digitized by Google

drei Jahren fast ausschließlich nach Oesterreich, Ungarn und Tschechoslowakei gerichtete Ausfuhr ist schrittweise auf Polen, Rumänien, Jugoslawien und die Schweiz ausgedehnt worden. Die deutsche Ausfuhr betrug im ersten Halbjahr (Stück):

Land	1929	1928	1927
Oesterreich	660	513	317
Tschechoslowakei	1020	957	683
Ungarn	255	159	94
Danzig und Polen	211	159	—
Rumänien	205	260	—
Schweiz	327	114	—
Jugoslawien	401	—	—
Japan	132	—	—
Brasilien	75	—	—

1929 wurden deutsche Motorräder zum erstenmal in größerem Umfang nach Uebersee, nämlich nach Brasilien und Japan, geliefert.

Die Einfuhr von Einzelteilen und Kraftradmotoren ist 1929 erneut stark gestiegen, ohne indessen einen irgendwie bedenklichen Charakter anzunehmen. Die Zunahme entspricht dem natürlichen Wachstum jener zahlreichen kleineren und mittleren Motorradwerke, welche die Erzeugung von Motoren selbst nicht aufnehmen können, andererseits aber nicht von ihrer heimischen Konkurrenz kaufen möchten. — Diese Entwicklung läßt den Rückschluß zu, daß die Herstellung von Kraftradmotoren und anderen Aggregaten durch eine deutsche Spezialfabrik ein großes und lohnendes Betätigungsfeld bietet. *1683*

KLEINE MITTEILUNGEN

Leichte Belebung des Automarktes

Die während der langen Frostperiode stark angeschwollenen Läger der deutschen Personenwagenfabriken erfuhren keine ausreichende Entlastung durch das Frühjahrsgeschäft, das bei starker Zurückhaltung der Interessenten mit durchschnittlich 10 Prozent hinter dem Umsatz in der gleichen Zeit 1928 zurückblieb. Seit Mitte Mai hat dann eine stärkere Belebung eingesetzt und die Ablieferungen der Werke stiegen auf etwa 5 Prozent über das Vorjahrsniveau. Etwa auf dieser Höhe bewegen sich auch die gegenwärtigen Umsätze in Personenwagen. — Diese Entwicklungstendenz gilt vor allem für Fahrzeuge mittlerer Stärke bis zu 3 Liter Hubraum, während sich hinsichtlich der schwereren Wagen neuerdings eine Neigung der Interessenten zur Bevorzugung von Typen mittlerer Stärke bemerkbar macht. Ausgesprochen gut war das Geschäft in Kleinautos. Infolge der Umstellung einzelner Werke ging die Erzeugung dieser Wagen bis zu 1 Liter Hubraum im April plötzlich scharf zurück, während der Absatz auf 5 Prozent im Mai und 30 Prozent im Juni über die Ablieferungen des Vorjahres hinausging. — Nach der bisherigen Marktentwicklung darf mit einer leichten Steigerung der deutschen Personenwagenproduktion für das Gesamtjahr 1929 gerechnet werden.

Das Lastkraftwagengeschäft liegt dagegen allgemein schwächer als 1928. Lediglich die Umsätze in schweren Wagen mit 4 und mehr Tonnen Eigengewicht bewegen sich seit April um etwa 15 Prozent über dem Niveau des Vorjahres. Die schwächere Nachfrage machte sich auch bei den ausländischen Montagewerken bemerkbar, die einen ziemlich starken Rückgang im Absatz von Schnellieferwagen zu verzeichnen hatten. Auch in mittleren und leichten Personenwagen erlitt ihr Absatz nicht unerhebliche Einbußen. *1686*

Verminderung der Unfallziffern im Automobilbau

Wie das Reichskuratorium für Wirtschaftlichkeit mitteilt, betrug die Zahl der Unfälle in einer Kraftwagenfabrik im Regierungsbezirk Wiesbaden auf 100 Arbeitnehmer im Jahre 1925 etwa 14, 1927 dagegen nur 12,5. Das günstige Bild, das sich hieraus für den rationalisierten Betrieb ergibt, wird auch durch die allgemeinen Beobachtungen bestätigt. Die neuen großen Arbeitsmaschinen der Automobilindustrie sind unfalltechnisch zum Teil mustergültig durchgebildet. Auch das allgemeine Bestreben, unnütze Transporte zu sparen, dürfte dazu beitragen, die sonst so zahlreichen Transportunfälle herabzusetzen. *1662*

Tariffreier Zustand in der Kraftfahrzeugversicherung

Nachdem vom Verband der Kraftfahrzeugversicherer die bisher bestehenden Tarifbindungen aufgehoben worden sind, ist eine Verschärfung im Wettbewerbkampf im Kraftfahrzeug-Versicherungswesen festzustellen. Auf die Selbstbeteiligung von 100 RM. in der Autokaskoversicherung und von einem Fünftel bei Feuerschäden wird fast generell verzichtet.

Privatversicherungen und Prämientarife

In dem Bericht des Verbandes der deutschen Privatversicherungen für das Jahr 1928 wird über die Auswirkungen der Steigerungen der Verkehrsunfälle folgendes berichtet: Dem Aufschwung des Automobilverkehrs entspricht zwar eine nicht allgemein erhöhte Prämieneinnahme, indessen ist aber auch die Schadenziffer infolge zunehmender Verkehrsunfälle beträchtlich gestiegen. Das trifft besonders für die Haftpflicht- und Autohaftpflichtversicherung zu, in der sich eine geringe Erhöhung der Prämie nicht vermeiden ließ. In der Autounfall- und Autokaskoversicherung ist dagegen eine bemerkenswerte Aenderung der Prämien nicht eingetreten. Der Kraftfahrzeugtarif hat jedoch durch Anpassung an neuzeitliche Erfahrungen eine für den Versicherungsnehmer vorteilhafte wesentliche Umgestaltung erhalten. Unfälle, die bei Benutzung von Motorrädern entstehen, sind hinfort nur gegen einen Prämienzuschlag in die Versicherung eingeschlossen. Der Unfall- und Haftpflicht-Versicherungsverband sieht sich vor die Frage gestellt, ob die im Tarif vorgesehene Verteilung der Gesamtprämie auf die einzelnen Eventualitäten, Tot, Invalidität noch richtig ist. Die modernen Verkehrsverhältnisse haben außer der Steigerung der Unfallziffer auch eine Umschichtung der Unfälle ihrer Art nach mit sich gebracht. So sind im Verhältnis zu sonstigen Unfällen z. B. die tödlichen Unfälle häufiger geworden. Hieraus entsteht die Frage, ob der zurzeit für das Todesfallrisiko vorgesehene Prämienanteil noch ausreicht.

9000 neue Berliner Autolenker in 4 Monaten

In den Monaten März bis Juni wurden in Berlin insgesamt 9046 neue Führerscheine erteilt, gegenüber 9970 in der entsprechenden Zeit des Vorjahres. Der Rückgang um etwa 10 Prozent entspricht der Entwicklung des Berliner Kraftfahrzeugbestandes. Die Zahl der an Damen erteilten Führerscheine betrug 719. Im zweiten Vierteljahr 1928 betrug die Zahl 574. *1691*

Digitized by Google

Aachen-Leipzig Lebensversicherungsbank AG., Leipzig

Ein Teil unserer Abonnenten ist bekanntlich bei der Aachen-Leipzig Lebensversicherungsbank AG. gegen Unfall versichert. Wir halten es daher für wichtig, ihnen mitzuteilen, daß die in der Presse veröffentlichten Vorgänge bei der Frankfurter Allgemeinen Versicherungs-Aktiengesellschaft die geschäftliche Lage der Aachen-Leipzig in keiner Weise berühren. Sie ist eine vollkommen selbständige Gesellschaft, die ihre eigenen Mittel (Eigenkapital, Prämienreserven usw.) selbständig verwaltet, so daß sie durch die Vorgänge bei der Frankfurter Allgemeinen Versicherungs-Aktiengesellschaft keinerlei Verluste erleidet.

Auto gegen Eisenbahn

Die erst jetzt herausgekommenen Ausführungsbestimmungen zu der Kraftlinienverordnung des Preußischen Handelsministeriums vom 20. Oktober 1928 besagen, daß die Erteilung der Konzession für neue Kraftlinien durch den Regierungspräsidenten ausdrücklich davon abhängig gemacht werden soll, ob ein Verkehrsbedürfnis vorliegt; vor allem sollen — ein bei dem Konkurrenzkampf des Autos gegen die Eisenbahn sehr wesentlicher Punkt — die Reichsbahn und die Kleinbahnen stets zuerst befragt werden, ob sie die Linie selbst betreiben wollen. Als Wettbewerbslinien gelten nur solche, die parallel zu den Schienen der Bahn laufen. Linien, die mehrere Kilometer von der Bahn entfernte Orte berühren, gelten nicht als solche. Ein Anspruch auf Erteilung der Konzession besteht in keinem Falle. *1663*

Stark wachsende Kraftfahrzeug-Steuererträge

Da das Aufkommen der deutschen Kraftfahrzeugsteuer im ersten Quartal 61,04 Millionen RM. betrug, ist damit zu rechnen, daß der Voranschlag des Reichsfinanzministers, der bekanntlich mit einem Gesamtertrag von 205 Millionen RM. bis 31. März 1930 rechnet, auch in diesem Jahr wieder weit übertroffen wird. *1690*

Deutschland an zweiter Stelle unter den Automobilimporteuren in der Tschechoslowakei

Nach den Feststellungen der amtlichen Statistik der Tschechoslowakei wurden im ersten Halbjahr 1929 855 amerikanische Automobile, 333 deutsche, 267 italienische, 245 französische, 141 österreichische, 64 englische und 42 belgische Wagen importiert. Während sich die Zahl der eingeführten amerikanischen Wagen insgesamt um 38 vermindert hat und die der direkt aus den U. S. A. eingeführten um 341, hat sich die Einfuhr aus England um 57, die aus Frankreich um 44 und die aus Deutschland um 43 erhöht. England, Deutschland und Frankreich ist es also gelungen, am tschechoslowakischen Markt weiter vorzudringen, während die Einfuhr aus Amerika, Belgien und Italien kleine Rückgänge aufweist. Deutschland ist es damit gelungen, Frankreich und Italien zu überflügeln.

Im Zusammenhang mit der Steigerung der Automobilproduktion in der Tschechoslowakei ist auch die Ausfuhr gestiegen, und zwar im ersten Halbjahr 1929 um 248 Wagen, die hauptsächlich nach Oesterreich, Polen und Jugoslavien gingen.

Französische Automobilisten fordern Herabsetzung der Autosteuer

In Frankreich steht eine Ermäßigung der Luxussteuer bevor in Gestalt einer Staffelung je nach der Art der betroffenen Objekte. Nicht einbezogen werden soll in diese Ermäßigung die Autosteuer, worüber in den Kreisen der französischen Automobilisten große Empörung herrscht. In einer Eingabe wird darauf hingewiesen, daß es in Frankreich gegenwärtig etwa 1,2 Millionen Automobile im Gebrauch gibt und daß vom Automobil direkt oder indirekt etwa 400 000 Arbeiter leben. Man müsse auch die Automobilindustrie bei der Ermäßigung der Luxussteuer einbeziehen, wenn man die Entwicklung nicht stören wolle. Der durch die Automobilindustrie in Frankreich jährlich hervorgerufene Kapitalumlauf sei auf 15 Milliarden Franken zu beziffern. *1685*

1928 ein Weltrekordjahr der Automobilproduktion

Nach den Berichten des Handelsdepartements in New York war im Jahre 1928 eine Weltproduktion von 5 203 339 Kraftwagen zu verzeichnen. Es stellt sich demnach nach der rückgängigen Bewegung im Jahre 1927, wo gegenüber 1926 mit einem Kraftwagenbau von 4 892 797 ein Rückgang von etwa 740 000 Wagen zu verzeichnen war, das Jahr 1928 erneut als Rekordjahr dar. Die europäische Produktion war gegenüber der amerikanischen verschwindend klein, die deutsche Produktion betrug bekanntlich etwa 150 000 Stück.

Belgisch-englischer Autotrust?

Wie aus Brüssel gemeldet wird, verhandelt die Minerva-Motor-Gesellschaft in Antwerpen mit einer englischen Gruppe wegen Abschluß einer Interessengemeinschaft. Wie aus derselben Quelle verlautet, trägt man sich ferner mit der Absicht, die Verhandlungen zwecks Errichtung eines Autotrustes wieder aufzunehmen, da das Zusammengehen der belgischen Kraftwagenwerke gegenüber dem sich immer mehr bemerkbar machenden amerikanischen Wettbewerb eine Lebensnotwendigkeit geworden sei. Ferner beabsichtigt man, der Regierung Vorschläge für eine Erhöhung der Zölle auf Autoersatzteile zu unterbreiten. *1660*

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen

Firma	Letzte Divid.	Datum 5. 8.	15. 8.	26. 8.
Adler	0	51	49	47
Allg. Berl. Omnibus	10	177	178	179
AEG.	8	202	202	198
Augsb.-Nrbg. (MAN.)	6	86	84	83
Bln.-Karlsr. (DWF.)	0	76	84	81
Calmon	0	25	25	25
Chillingworth	8	82	75	72
Continental	7	162	168	166
Daimler-Benz	0	54	54	51
Dürener Metallw.	10	163	164	156
Dürkopp	0	25	24	24
Frankf.-Pokorny	4	56	55	55
Hanomag	0	40	38	34
Harb. Gummi (Phoenix)	0	76	80	79
Horchwerke	8	85	82	86
Kronprinz	5	70	69	56
Magirus	0	20	19	16
Motorenfabrik Deutz	0	—	74	69
NAG.	0	24	25	27
Nürnb. Herkules	0	—	39	39
Peters Union	5¼	120	125	123
Siemens & Halske	14	387	386	375
Vomag	6	81	80	78
Wanderer-W.	6	70	77	73

Kleinhandelspreise Berlin

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin	Aug. 29	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	44,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch	„	37,— M/100 l
Oel (Olexol 1—6)	„	1,40 M/l
Oel (Standard Motor Oil)	„	1,40 M/l

Kraftwagenbereifung

Type Ballonreifen für Wulstfelgen

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	55,30	8,70
760× 90	58,60	9,—
765×105	73,—	11,—
815×105	77,30	11,75
820×120	92,50	13,75
880×120	102,50	14,55
Ballonreifen für Wulstfelgen		
715×115	54,10	9,85
730×130	64,70	12,15
775×145	77,30	12,55

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen) ab 15. 5. 29

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,50
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	162,50—165,00
(Berlin August 29)	
Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 79,00
Zink	„ 49,25
Barr-Aluminium	„ 194,00
Zinn (Hamburg Termin Juli)	„ 418,50
Antimon	„ 66,00
Kupfer	„ 146,50

Reichsindex Juli 153,4. 1913 = 100.

Fusionspläne in der amerikanischen Autoindustrie

Der von uns früher bereits angekündigte Rücktritt J. N. Willys', des bisherigen Präsidenten der Willys-Overland, ist nunmehr Tatsache geworden; er behält aber einen Einfluß auf das Unternehmen als Vorsitzender des Aufsichtsrats. An seine Stelle tritt der bisherige Vizepräsident Linwood A. Miller; außerdem tritt C. O. Miniger, der Präsident der Electric Auto-Lite Company, die sich in direkter Konkurrenz zu verschiedenen Untergesellschaften der General Motors befindet, in die Leitung des Unternehmens ein. — Nach Ansicht maßgeblicher amerikanischer Fachkreise sind diese Vorgänge bei Willys-Overland der Anfang einer weitgehenden Fusionsbewegung. Man rechnet schon jetzt mit dem Zustandekommen einer engeren Arbeitsgemeinschaft zwischen Willys-Overland, Hudson, Packard und Nash, die mit insgesamt annähernd 250 000 Wagen im ersten Vierteljahr 1929 etwa 16 Prozent der USA.-Produktion stellten. Miniger hat größere Aktienpakete dieser Gesellschaften erworben. Dagegen bestätigt sich die Nachricht, daß W. C. Durant an dem Besitzwechsel bei Willys-Overland beteiligt ist, vorläufig nicht. — Mit der Verwirklichung dieses Zusammenschlusses, einer Folge des wachsenden Konkurrenzdrucks und der Absatzschwierigkeiten auf dem Inlandmarkt, würde neben und gegen Ford und die General Motors ein neuer starker Block entstehen. *1684*

Zwei interessante technische Einzelheiten des neuen Oldsmobile-Wagens

Der neue Luftreiniger des Oldsmobile-Wagens arbeitet in interessanter Weise mit der Kurbelgehäuseentlüftung zusammen. Bei dem Luftreiniger wird die Frischluft durch eine Spezialmasse getrieben, die im wesentlichen aus Mineralwolle besteht. Die abgesaugte Luft aus dem Kurbelgehäuse muß ebenfalls den Luftreiniger passieren und gibt die leichten Oeldämpfe, die sie mitführt, an die filtrierende Einlage ab, die dadurch stets feucht gehalten wird. Dadurch werden auch die feinsten Verunreinigungen in dem Filter zurückbehalten.

Die Lichtmaschine des neuen Oldsmobile ist mit einem Thermostaten verbunden und arbeitet mit der größten Geschwindigkeit, wenn der Motor kalt ist. Wird die Maschine warm, so verlangsamt

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

sich automatisch die Umdrehungszahl des Generators, so daß Ueberladungen der Batterie vermieden werden, während bei kaltem Motor die größte Kraftabgabe für den Anlasser usw. vorhanden ist. *1653*

Die französiche Automobilproduktion beträgt 35 Prozent der europäischen

Die Produktionszahl der französischen Automobilindustrie, die 1913 noch 18 000 Wagen betrug, ist 1928 auf 191 800 Wagen angewachsen, was einer Tagesleistung von 638 Einheiten entspricht. Das Verhältnis zwischen den einzelnen Wagen ist: Geschlossene Wagen 55 Prozent, offene Wagen 23 Prozent, Lieferwagen 12 Prozent, schwere Lastwagen 10 Prozent. In der Reihe der produzierenden Länder steht Frankreich nach den Vereinigten Staaten und England an dritter Stelle und absorbiert 35 Prozent der gesamten europäischen Produktion. 30 Prozent der Erzeugung wurden exportiert. Die Automobileinfuhr belief sich auf 5200 Wagen. Der innerfranzösische Absatz stieg weiter. Im vergangenen Jahre kam ein Automobil auf 41 Einwohner, während das Verhältnis in den Vereinigten Staaten 1 : 5, in Kanada 1 : 11, in England 1 : 37 und in Australien 1 : 66 war. *1687*

Steigerung des französischen Automobilexports

Nach der französischen Statistik wurden in den ersten vier Monaten des laufenden Jahres 14 756 Personenwagen i. W. v. 485,2 Millionen Fr. exportiert gegenüber 12 109 i. W. v. 420,9 Mill. Fr. in der gleichen Zeit des Vorjahres. Lastkraftwagen, Kraftwagen für die Landwirtschaft usw. wurden in dieser Zeit 3130 i. W. v. 96,3 Mill. Fr. ausgeführt gegenüber 1777 i. W. v. 56,5 Mill. Fr. in den ersten vier Monaten des Vorjahres. Der Export der Lastkraftwagen und Traktoren ist also erheblich mehr gestiegen als der von Personenwagen. *1575*

Firmenberichte

Expansion des Fiat-Konzerns. Die Fiat-Werke, die bekanntlich neben der Autofabrikation auch Großmotoren, Flugzeuge und Waffen herstellen, verhandeln zurzeit mit dem Cosulich-Konzern über eine Interessengemeinschaft mit den Großmotorenwerken der Cosulich-Triester Schiffahrtsgesellschaft, nachdem sie sich bereits maßgeblichen Einfluß auf die Lastkraftwagenfabrik Ceirano in Turin gesichert haben, die allerdings mit einer Produktion von 580 Wagen im Jahre 1928 eine nur geringe Bedeutung hat, und vor wenigen Wochen die Aktienmehrheit der in Marina di Pisa gelegenen Werke erworben haben, die nach den Lizenzen von Dornier Flugzeuge herstellen. Die für diese Transaktionen erforderlichen Kapitalien stammen nur zum geringen Teil aus Ueberschüssen und wurden u. a. durch Verkauf eines Aktienpakets an einen den General Motors nahestehenden amerikanischen Bankkonzern beschafft, dessen Vertrauensmann sich auch im Aufsichtsrat Fiats befindet. Ein Uebergang der Aktienmehrheit dieses auch für die italienische Rüstungsindustrie wichtigen Unternehmens in amerikanische Hände erscheint bei der Einstellung der italienischen Regierung jedoch ausgeschlossen. — Das Turiner Werk arbeitet gegenwärtig nur fünf Tage in der Woche. Die Tagesproduktion wird auf 150 Wagen geschätzt. *1692*

Deutsche Autoversicherung Akt.-Ges. in Stuttgart. Die Gesellschaft, die ihr Aktienkapital bekanntlich Anfang d. J. von 1 Mill. RM. auf 3 Mill. RM. erhöht hat, weist für das am 30. Juni abgelaufene Geschäftsjahr 1928/29 einen Reingewinn von 118 279 RM. auf, aus dem 8 Prozent Dividende auf die 25 prozentige Einzahlung von 1 Mill. RM. ausgeschüttet werden. Es wurden im Berichtsjahr insgesamt 22 424 Versicherungen geschlossen. Die Abwicklung der Schäden gestaltete sich reibungslos. Trotz des durch den starken Wettbewerb in der Autoversicherung entstandenen allgemeinen Prämienkampfes hat die Gesellschaft, wie im Bericht betont wird, stets Versicherungen mit unzureichenden Prämien abgelehnt. Die Gesellschaft hält eine Reichsaufsicht für die Kaskoversicherung für unzweckmäßig. Man erhofft eine Reduzierung der Schadensquote von einer strafferen Disziplinierung des Verkehrs. Für das neue Geschäftsjahr rechnet man mit einer weiteren erheblichen Umsatzsteigerung. *1693*

Stoewerwerke, vorm. Gebr. Stoewer AG. in Stettin. Wiederaufnahme der Dividendenzahlung. Wie B. T. erfährt, wurde in der Aufsichtsratssitzung die Wiederaufnahme der Dividendenzahlung, und zwar im Ausmaße von 6 Prozent (i. V. 0) bei reichlichen Abschreibungen für das abgelaufene Geschäftsjahr beschlossen.

Die **Chrysler Corporation** erzielte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres einen Reingewinn von 18 095 000 Dollar, während im ersten Halbjahr des Vorjahres ein Reingewinn von 11 690 000 Dollar erzielt wurde. Der Umsatz hatte einen Wert von 227 968 000 Dollar gegen nur 94 954 000 Dollar, was u. a. auf den Erwerb der Firma Dodge Brothers zurückzuführen ist. Die Auslandverkäufe des Unternehmens haben gegenüber dem Vorjahre um 20 Prozent zugenommen. Der Verwaltungsrat beschloß die Verteilung der gewöhnlichen Vierteljahres-Dividende von 75 Cents.

2500 km in 5 Tagesetappen im Renntempo durch die Alpen. Über 18 der gewaltigsten Pässe Europas: den berüchtigten Katschberg (1641 m), den Jaufenpaß (2129 m), das Pordoijoch (2242 m), den Falzarego-Paß (2117 m), den Rolle-Paß (1984 m), das Stilfser-Joch (2759 m), den Gotthardt- (2111 m), Furka- (2431 m) und den Simplon-Paß (2008 m). Unermüdlich Tag für Tag bergauf, bergab, darunter Tagesetappen bis zu 630 km mit allein 6 Paßhöhen. Fürwahr ein unerhört harter Prüfstein für die Maschine, die Bremsen, das Material und — für die Fahrer. Im Endergebnis wiederum ein schlagender Beweis für den überragenden Gebrauchswert unserer Wagen. Ein weiteres Ruhmesblatt in der Geschichte der Brennabor-Werke.

Bitte fordern Sie Druckschriften über unsere hochmodernen 4 und 6 Cyl.-Typen an oder besser noch, machen Sie eine unverbindliche Probefahrt, um sich selbst von den überragenden Vorzügen des von Ihnen gewünschten Modells zu überzeugen.

1,5 Ltr.-25 PS-4 Cyl. von **RM 3980.—** an | 2,5 Ltr.-45 PS-6 Cyl. von **RM 5350.—** an | 3 Ltr.-55 PS-6 Cyl. von **RM 6650.—** an

Bei geringer Anzahlung 9, 12 und 18 monatl. Ratenzahlungen

GEBR. REICHSTEIN BRENNABOR-WERKE BRANDENBURG (HAVEL)

Fabrikfilialen und Brennabor-Vertretungen an allen größeren Plätzen

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Sonderausrüstungen an ZF-Einheitsgetrieben für Lastwagen

In Erkenntnis der Vorteile, die der Bezug einbaufertiger Aggregate aus Spezialfabriken bietet, hat das ZF-Einheitsgetriebe inzwischen bei vielen deutschen Lastwagenfabriken Eingang gefunden. Um das Getriebe für die verschiedensten Verwendungszwecke brauchbar zu machen, sind nunmehr auch Neukonstruktionen von Sonderausrüstungen geschaffen worden, welche die Verwendungsmöglichkeit der normalen Getriebe sehr erweitern.

An erster Stelle sind hier die Zusatzgetriebe zu nennen, die zum Antrieb von Feuerspritzen, Sprengund Kippvorrichtungen u. a. m. dienen. Diese Zusatzgetriebe sind in mannigfachen Ausführungen vorhanden, weil ja an deren Leistung und Ausbildung, je nach Verwendungszweck, ganz verschiedene Anforderungen gestellt werden. Für die Abnahme kleinerer Leistungen, bis zu ca. 40 PS, ist der seitliche, am Getriebegehäuse rechts oder links anschraubbare Außenantrieb vorgesehen. Durch symmetrische Anordnung der Innenteile wird erreicht, daß die abtreibende Welle an verschiedenen Stellen des Nebengehäuses angeordnet werden kann, z. B. nach vorn oder nach hinten. Bei dieser Ausführung ist auch dafür Sorge getragen, daß eine Reifenluftpumpe an diesen Außenantrieb angeschlossen und wahlweise entweder der Außenantrieb selbst oder die Luftpumpe eingeschaltet werden kann. Die Schaltung kann bis zum Führersitz gezogen oder aber direkt neben dem Getriebe angeordnet werden. Das Uebersetzungsverhältnis ist unveränderlich.

Soll die gesamte Motorleistung vom Nebenantrieb abgenommen werden, wie z. B. bei Feuerspritzen, so kommt dafür der zentrale Außenantrieb in Betracht, der an Stelle des normalen Schaltdeckels auf das Getriebe aufgeschraubt wird. Die abtreibende Welle liegt bei diesem Außenantrieb über der Getriebehauptwelle, so daß die anzutreibenden Wagenausrüstungen in der Mitte des Fahrgestells Platz finden können. Der Schalthebel des Getriebes liegt trotzdem an derselben Stelle wie bei dem normalen ZF-Einheitsgetriebe. Dieser zentrale Außenantrieb läßt die Möglichkeit offen, die Uebersetzungsverhältnisse in bestimmten Grenzen zu ändern, auch kann der Außenantrieb selbst gegenüber dem Fahrgang des Getriebes blockiert werden, so daß beispielsweise bei laufendem Motor eine Kreiselpumpe für die Spritzen blockiert ist oder umgekehrt: Sobald die Pumpe eingerückt ist, können die Gänge des Getriebes nicht geschaltet werden.

Da die Mehrzahl der modernen Lastwagen und Omnibusse mit Riesenluftbereifung ausgerüstet ist, wird es zum Bedürfnis, auch eine Luftpumpe am Getriebe anbringen zu können. Auch dieser Möglichkeit ist bei dem ZF-Einheitsgetriebe ohne weiteres Rechnung getragen. Man kann rechts oder links am Getriebegehäuse eine Reifenluftpumpe direkt anbauen.

In manchen Fällen ist es nicht zweckentsprechend, das Getriebe an den Motor anzuflanschen. Das Getriebe wird dann an Quertraversen in der Mitte des Fahrgestells aufgehängt. Dabei rückt der Schaltdom des Getriebes nach hinten, so daß es nicht immer möglich ist, diesen direkt über dem Getriebe zu belassen. Hier wird dann auf einfache Weise das Schaltgestänge des Getriebes nach vorn oder hinten aus dem Getriebe herausgezogen, verlängert, und der Schaltdom am Motorflansch oder aber an einer Quertraverse befestigt, so daß der Schalthebel die normale Lage im Führerhaus erhält.

Auch die Möglichkeit, das ZF-Einheitsgetriebe für Traktoren oder Lastwagen mit Kettenantrieb verwenden zu können, ist vorgesehen. An die Rückseite des Getriebes wird in solchen Fällen entweder ein Zusatzgetriebe mit Wendegetriebe angeschraubt, oder es kann ein Differential mit Kettenbrücke befestigt werden. Durch diese Vielseitigkeit des ZF-Einheitsgetriebes ist also die Möglichkeit gegeben, dasselbe auch für alle vorkommenden Sonderfälle zu verwenden. *1678*

Lettische Journalisten auf Zündapp auf einer Weltreise in Nürnberg

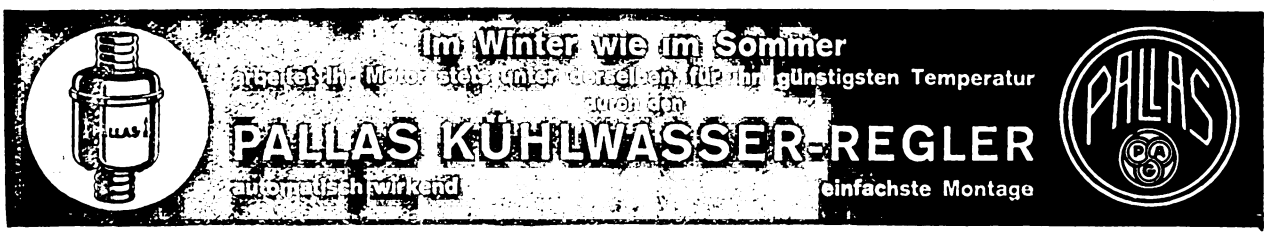
Drei lettische Journalisten aus Libau hatten eine 4000-Kilometerfahrt auf ihren steuerfreien Zündapprädern durch die Baltischen Staaten unternommen und darauf beschlossen, eine größere Weltreise zu unternehmen. Ueberzeugt von der Zuverlässigkeit ihrer Maschinen, fuhren sie von Libau ab über Memel nach Königsberg, Küstrin—Berlin—Leipzig—Bamberg nach Nürnberg, um hier den Zündapp-Werken, dem Geburtsort ihrer Maschinen, einen Besuch abzustatten. Von Nürnberg geht die Reise weiter über München—Innsbruck—Bozen—Trient — Bologna — Florenz — Rom — Neapel — Athen — Konstantinopel — Damaskus über Jerusalem nach Kairo—Alexandrien nach Tunis—Algier, und dann zurück nach Lettland. Die Gesamtstrecke der Reise beläuft sich auf über 15 000 Kilometer. *1682*

Bordanlage mit DKW-Motor im „Do X"

Ein so moderner Flugriese wie das neue Modell von Dornier muß selbstverständlich mit elektrischem Licht ausgerüstet sein. Ein solches Flugzeug benötigt eine eigene Funkanlage, um sich drahtlos mit dem Festlande und mit Schiffen zu verständigen. Pumpen sind vorhanden für die Umlaufbeförderung des Kühlwassers und für Leckwasser. Und schließlich ist noch eine Luftkompressoranlage nötig, um die 12 großen Motoren anzuwerfen. All dies sind Aufgaben einer vorbildlich modern ausgerüsteten Bordzentrale. Als Antriebskraft dieser Zentrale dient ein wassergekühlter DKW-Zweizylinder-Zweitaktmotor mit 14 PS. Diese Wahl dürfte in erster Linie dadurch begründet sein, daß das Zweitaktsystem durch Wegfall der Ventile besonders zuverlässig ist und ermöglicht, aus einem Motor mit relativ geringem Eigengewicht eine höchstmögliche Leistung an PS herauszuholen. *1676*

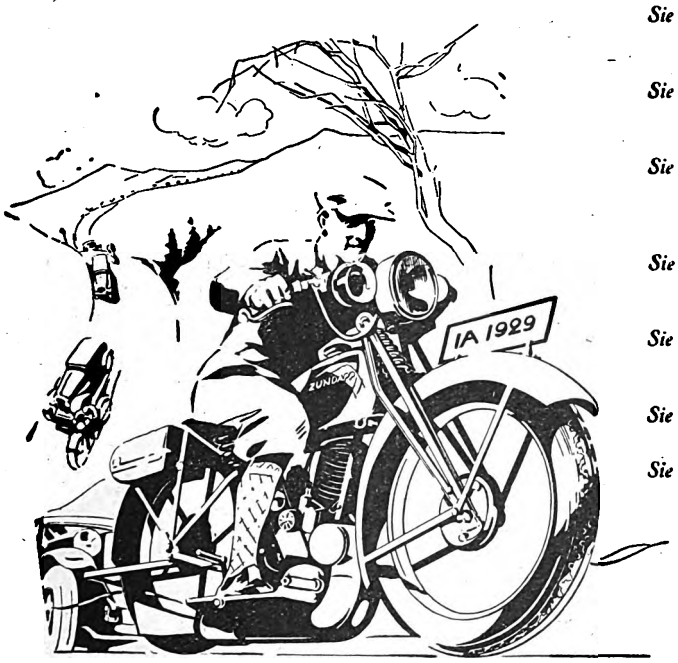
Boschsieg in Rumänien

Beim „Marele Turismen", einer großen rumänischen Tourenfahrt für Motorräder, starteten in diesem Jahre nur 11 von 14 gemeldeten Fahrern. Die Fahrt, die als Zuverlässigkeitsprüfung vom 19. bis 21. Juli veranstaltet wurde, führte über eine Strecke von 1100 km auf rumänischen Straßen. Von den 11 Gestarteten erreichten nur vier das Ziel, drei davon mit vollständiger Boschausrüstung. *1677*



Digitized by Google

Die neue „Grosse Zündapp“ bringt die Erfüllung aller Wünsche



Sie ist schnell und ausdauernd:
Der neue 9pferdige 300er Motor verleiht ihr eine Stundengeschwindigkeit bis zu 100 km.

Sie ist unverwüstlich und zuverlässig:
Hochwertiges Rohmaterial auf Präzisionsmaschinen verarbeitet, gewährleistet eine lange Lebensdauer.

Sie ist mit den letzten technischen Neuerungen ausgerüstet:
Explosionssichere Satteltank — Gazda-Federlenker — Stoss- und Steuerungsdämpfer — Dreiganggetriebe mit Kickstarter — Kettenantrieb — automatische Ölung — vollkommenste Schalldämpfung usw.

Sie ist bequem:
Geringe Bauhöhe, Federsattel mit elastischer Sitzfläche und verstellbarer Lenker.

Sie bietet höchste Sicherheit:
durch den uns patentierten unzerbrechlichen Profilstahlrahmen und eine Vordergabel aus gleichem Material.

Sie ist schön im Aufbau und in der Farbe:
Die ganze Maschine ist beige lackiert und blau abgesetzt bzw. vernickelt.

Sie ist preiswert und kostet ab Werk Nürnberg:
serienmässig . . . . . RM. 860,—
mit Luxusausrüstung . . . . . RM. 1040,—

Zündapp ZUVERLÄSSIG

Berlin W 57 Bülowstrasse 27 | **Hamburg 1** Chilehaus | **Köln a. Rh.** Kais.-Wilh.-Ring 20 | **München** Sonnenstr. 15

ZÜNDAPP G. m. b. H., NÜRNBERG

Adler-Automobile beim St. Moritzer Wettbewerb. — Eine deutsche Spitzenleistung im Tourensport

In vierzehntägiger „Nonstopfahrt“ bewältigte Chefredakteur Buchli, München, auf einem Zweiliter-Vierzylinder-Adler „Favorit“ die Fahrt von Frankfurt a. M. nach Biredjik am Euphrat in Kleinasien, an der Grenze von Kurdistan, Mesopotamien (Anatolien) und zurück nach St. Moritz, dabei rund 8200 Kilometer auf teilweise vollkommen unwegsamem Gelände zurücklegend, was einer Tagesfahrtleistung von fast 600 Kilometer entspricht. Fahrer wie Maschine waren den unerhörten Anforderungen völlig gewachsen, doch konnte Buchli erst einige Stunden nach Schluß der Zielkontrolle eintreffen, da er infolge eines türkischen Nationalfeiertages eine Zwangspause von 26 Stunden einlegen mußte, die er bis auf fünf Stunden aufholen konnte. Vom Standpunkt des Tourensportes muß die Leistung als ganz enorm und beispiellos bezeichnet werden. Adler hat damit wieder bewiesen, daß der „Favorit“ der Wagen für allerhöchste Reiseleistungen ist.

Die Reichspost kauft laufend Schüttoff-Motorräder

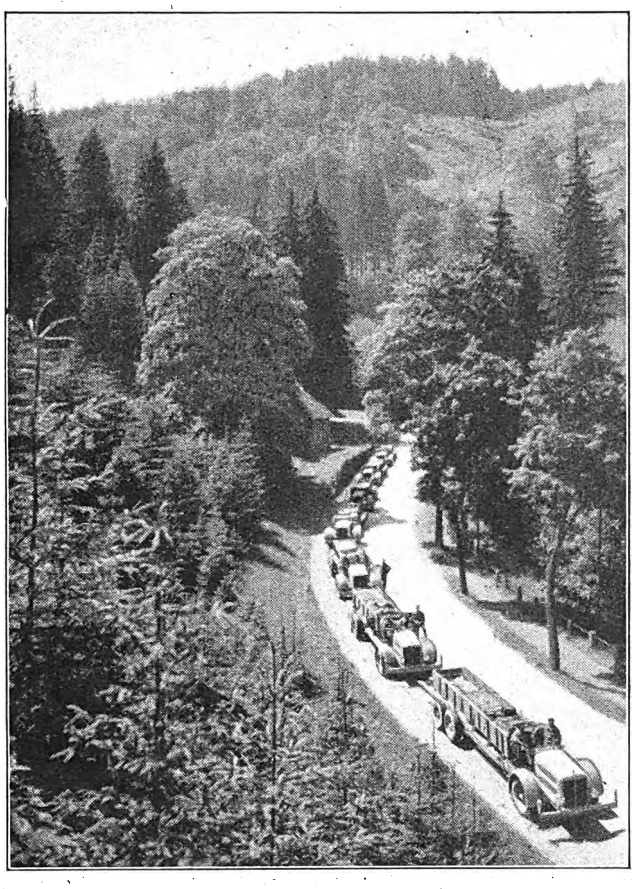
Es ist eine bekannte Tatsache, daß amtliche Stellen mit Einkäufen sehr vorsichtig und peinlichst genau sind. Jedes Schräubchen wird geprüft, alles auf das genaueste untersucht, bevor eine Bestellung erteilt wird. Folgen aber sogar Nachbestellungen, so kann dies wohl als Beweis dafür angesehen werden, daß die Lieferungen zur Zufriedenheit ausfielen.

Die Reichspost bestellt laufend Schüttoff-Motorräder! Diese rein deutschen Motorräder entsprechen aber auch in jeder Hinsicht den Forderungen, die man an moderne Maschinen stellen kann. „Schüttoff“ bedeutet eben Qualität! — Selbst die wenigen Teile, die nicht von Schüttoff hergestellt werden, sind erstklassige Erzeugnisse. Die Schüttoff-Motorräder — ganz gleich, ob es sich um die führerscheinfreien 200er, um die 350er Sportmodelle oder um die 500er Maschinen handelt — entsprechen voll dem deutschen Geschmack. Der Massenumsatz an Schüttoff-Motorrädern kann wohl hierfür als Beweis gelten.

1680

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

Digitized by Google



40 Büssing-Probewagen auf der Prüfungsfahrt in malerischer Harzlandschaft. Die Wagen sind für die Reichspost bestimmt

Deutsche Lastwagen in Front

Soeben wurde die vom türkischen Kriegsministerium veranlaßte Zuverlässigkeitsfahrt für Nutzfahrzeuge abgeschlossen, die eine Reihe äußerst schwieriger Bedingungen an die Leistungsfähigkeit der Lastkraftwagen stellte. Nutzfahrzeuge aus sechs verschiedenen Ländern waren erschienen, darunter auch aus Deutschland. Die über 4000 Kilometer lange Fahrt ging über sandige und steinige Wege, die die Bezeichnung Weg oder Straße nicht mehr verdienen, über Sumpfgelände und steile Bergstrecken und wurde ergänzt durch besondere Prüfungen auf Fahrgeschwindigkeit, Steigfähigkeit, Geländegängigkeit und Brennstoffverbrauch. Zum Schluß wurden die Fahrzeuge noch besonders harten Eignungsprüfungen, wie Schleppen von Geschützen usw., unterzogen. Von besonderer Bedeutung erscheint uns, daß das Fahrzeug der Daimler-Benz AG., Gaggenau, sich dabei glänzend bewährte. Es war immer an der Spitze und der einzige deutsche Wagen, der die außerordentlich schwere Prüfung ohne Defekte bestand. Damit wurde der Welt erneut gezeigt, daß der deutsche Qualitätslastwagen die ausländische Konkurrenz nicht zu scheuen braucht.

Framo-Lieferwagen als Ausfuhrobjekt

Schon vor einiger Zeit hatte Japan einen größeren Auftrag auf Framo-Lieferwagen, hergestellt von den Metallwerken Frankenberg, erteilt. Die Lieferungen scheinen zur Zufriedenheit ausgefallen zu sein, denn es folgten schon, wie uns gemeldet wird, Nachbestellungen. — Aber auch aus anderen Ländern kommen laufend Aufträge auf Framo. *1679*

Citroën-Preissenkung

Im heutigen Inseratenteil kündigt Citroën, Köln, einen neuen um 400 RM. ermäßigten Preis für seine Vierzylinder-Limousine an. Die fünfsitzige Citroën-Luxuslimousine kostet also jetzt nur noch 4550 RM., ein erstaunlich niedriger Betrag für einen Wagen, dessen Schnelligkeit, Dauerhaftigkeit und Schönheit als vorbildlich anerkannt ist. Der Kauf eines Citroën ist um so mehr vorteilhafter, als dieser Wagen außerordentlich wenig Brennstoff benötigt und daher auch im Betriebe ungewönlich billig ist.

Fachliteratur

I. **Die deutsche Motorradindustrie an der Spitze.** Motor (Berlin), Januar 1929, S. 38 a. Konstruktiv ist die deutsche Motorradindustrie dem Auslande weit voran, was vom Auslande anerkannt wird. Neue Bauarten und deren Vorzüge.

I. **Ford ändert teilweise seine Fabrikationspolitik.** Auto-Ztg. (Wien), 15. Februar 1929, S. 37. Ford bezieht nahezu die Hälfte der Wagenbestandteile aus anderen Fabriken.

I. **Oesterreichs Automobilindustrie und -handel 1927.** Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 10. Rückblick auf das Jahr 1927 nach dem Wirtschaftsbericht der Wiener Kammer für Handel, Gewerbe und Industrie.

I **Streiflichter auf den Weltautomobilismus.** Piwowarzyk. Europa-Motor, Februar 1929, S. 20. Stimmungsschilderungen aus aller Welt.

I. **Urteile des Auslandes über die deutsche Kraftfahrzeugindustrie.** Dierfeld. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 22. Urteile führender Fachzeitschriften des Auslandes über die deutsche Kraftfahrzeugindustrie.

IIa. **Der Adler-Personenwagen.** Dierfeld. Adac, S. 7. Eingehende Beschreibung der Adler-Sechs- und -Achtzylinder-Wagen mit vielen Abbildungen.

II a. **Der Zweitakter im Automobilbau unter besonderer Berücksichtigung des Doppelkolben-U-Motors von Zoller.** v. Szénásy. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 17. Dreikanalmotor mit Wechselstromspülung ungeeignet für Wagenbetrieb; Beseitigung der Schwierigkeiten durch Ventile und Schieber. Zwei Kolben in einem Zylinder. Bauart Zoller bedeutet brauchbare Lösung für Wagenbau.

II h. **Der Gummipuffer „Casco".** Auto-Ztg. (Wien), 15. Februar 1929, S. 26. Beschreibung von Bauart und Wirkung des Casco-Gummipuffers.

II h. **Für die Vereinheitlichung des Stopplichts und Fahrtrichtungsanzeigers.** Buresch. Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 28. Gefahren ungünstig angebrachter Stopplichter. Forderung: Sicherheit beim Fahren.

II k. **Die Straßenbahn und Eisenbahn ohne Schienen.** Winter. Europa-Motor, Februar 1929, S. 6. Selbstspurende Kraftwagenanhänger mit selbsttätiger Vierradbremse.

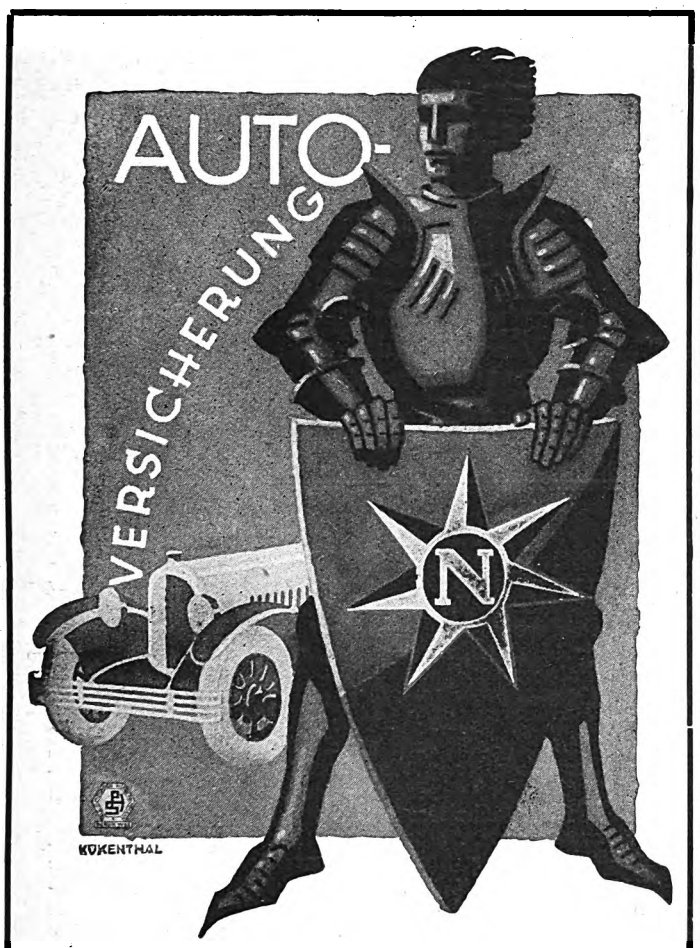
IIk. **Elektromobile für den Postdienst.** Mod. Trpt. 20. April 1929, S. 21. Die englische Postverwaltung macht Versuche mit Elektromotoren von 1 t und 1,25 t Tragkraft.

IIIa. **Die neue Berliner Straßenordnung.** Adler. Verktechn. 25. Januar 1929, S. 51. Erläuterung der neuen Straßenordnung für Berlin. Notwendigkeit einer Aenderung der Reichsverordnung über den Kraftverkehr. Verbesserungen an den Berliner Straßen.

III a. **25 Jahre Straßenverkehr.** Mod. Trpt., 11. Mai 1929, S. 3. Vorgeschichte des heutigen Kraftwagenverkehrs der englischen Großen West-Eisenbahn. Heutige Organisation. Einteilung des Verkehrsbezirks. Beschreibung der Wagen. Unterhaltung usw.

III a. **Ein fortschrittliches Straßenverkehrsunternehmen.** Mod. Trpt., 11. Mai 1929, S. XIII. Beschreibung des Betriebes der Yorkshire Traction Company, die von Barnsley als Mittelpunkt nach allen Richtungen Omnibusse verkehren läßt. Zusammenarbeit mit anderen Unternehmen. Werkstättendienst usw.

Digitized by Google



Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Stets klare Sicht

auch bei Regenwetter und Schneefall, also unbehinderten Ausblick auf die Fahrbahn braucht der Kraftwagenlenker, wenn er flott und sicher fahren will. Besser als jede andere Vorrichtung reinigt ein elektrischer Wischer die Scheiben von den rinnenden Tropfen und dem Schneebelag. Rüsten Sie deshalb auch Ihr Fahrzeug mit dem kräftigen, vom Gang des Motors unabhängigen BOSCH-Wischer aus.

Vorzüge des BOSCH-Wischers:

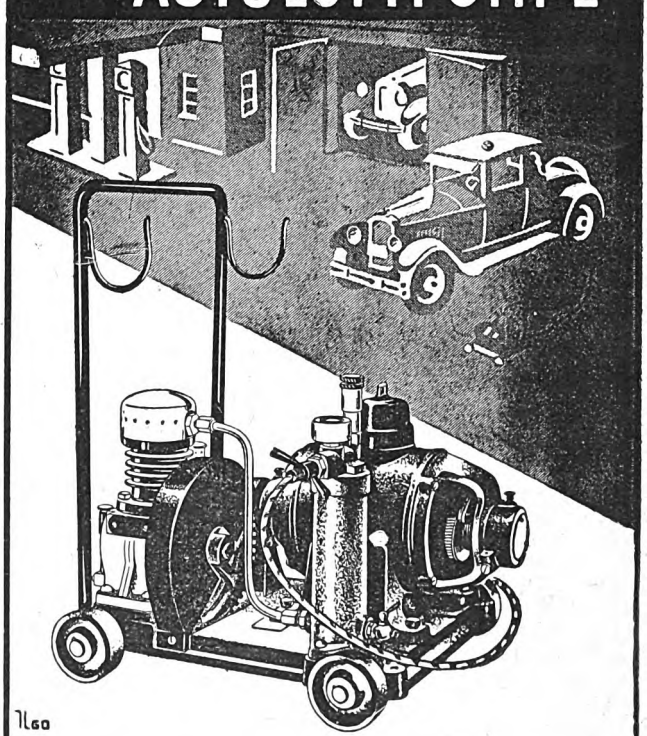
Gleichmäßiges, geräuschloses Arbeiten.
An jedem Wagen leicht anzubringen.
Ganz geringer Stromverbrauch.

BOSCH

8022e

ROBERT BOSCH A.-G. STUTTGART

AEG ELEKTRISCH BETRIEBENE
AUTOLUFTPUMPE



ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

Auto-Fahrschule

für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen

Eintritt jederzeit!

Wilhelm Glöckler

Frankfurt a.M., Höchster Str. 1

Telephon: Maingau 7516 3

AUTO-ERSATZTEILE

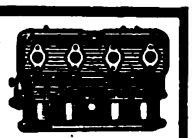
Georg Hermann Müller

Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

Autoschule Groß-Berlin

Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt. Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit. Berlin W, Ansbacher Str. 20 a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Schleifen von



Anfertigung von

Paul Krahmann

Maschinenfabrik

Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Autofahrschule Gruber

Aelteste Fahrschule Groß-Berlins

Charlottenburg, Knie, Bismarckstr. 108

C 1 Steinpl. 5612. Lehrwag. mod. Konstr.

Digitized by Google

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

IV e. **Neuzeitliche Autoausrüstung.** Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 72. Einbaufertige Teile: Motoren, Hinter- und Vorderaggregate, Schieber, Zubehörteile, Schmierung.

IV e. **Zur Frage der Wirtschaftlichkeit unserer Autoreparaturwerkstätten.** Lich. Motorwagen, 10. Februar 1929, S. 82. Besondere Geräte zur Instandsetzung von Kraftwagen.

IV e. **Genormtes Verfahren zur Unterhaltung von Omnibussen.** El. Railway Jl. Sondernummer Unterhaltung, April 1929, S. 520. Uebersicht über die Unterhaltung der Omnibusse bei 41 Straßenbahnen mit Omnibusbetrieb. Bedeutung zweckmäßiger Unterhaltung. Garagengebäude sind zweckmäßiger als umgebaute Wagenhallen.

IV e. **Moderne Fortbildung der Reparaturgruben.** Müller. Motorwagen, 10. Januar 1929, S. 17. Rollrutschen. Längs- und Quergruben. Wagenhebervorrichtung zum Kippen des Wagens.

IV e. **Die Generalüberholung des Motorrades.** Hofmann. Autowelt, 5., 12. und 26. Januar 1929, S. 10 und 13. Neulackieren des Rahmens. Demontage des Motors. Ventile, Kolbenbolzen, Vorrichtung zum Entfernen. Steuerungsmechanismus usw. Bremsen. Räder. Zusammenbau nach Ueberholung.

VII. **Straße und Verkehr.** Mayburg. Mod. Trpt., 11. Mai 1929, S. 19. Verbesserungen der englischen Straßen, um den Anforderungen des neuzeitlichen Verkehrs gerecht zu werden.

VII. **Schonung der Landstraßen durch die Bauart der Kraftfahrzeuge.** Straßenbau, 10. Mai 1929, S. 212. Besprechung des Gutachtens von Wawrziniok in der Verkehrstechnik, Heft 10 bis 12, 1929. Einfluß der Bereifung, der Ueberlastung der Wagen; Zulassungsvorschriften. Verringertes Gewicht des Fahrgestells. Geschwindigkeit usw.

VII. **Die Straßenwalze, die Tücke des Objekts.** Auto-Ztg. (Wien), 1. Januar 1929, S. 25. Bericht über einen Vortrag des Direktor Steiner von der Avus, Berlin, über straßenbauliche Fragen.

VIII. **Chauffeur und Dienstvertrag.** A. N. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 29. Grundlagen für einen Vertrag mit dem Fahrer.

VIII. **Rücksichtslose Kraftfahrer und nachlässige Kraftwagenhalter.** Abitz-Schultze. Verktechn., 19. April 1929, S. 257. Besprechung eines Reichsgerichtsurteils, das bemerkenswerte Ausführungen über die Sorgfaltpflicht des Kraftfahrers und die Beaufsichtigungspflicht des Kraftwagenhalters enthält.

IX. **Hemmung des Automobilvertriebs in den V. St. A.** Lopinski. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 20. An Stelle von Uebernachfrage ist Ueberangebot getreten. Statistik. Bemessung der Erzeugung bei General Motors nach den Tagesbedürfnissen.

Automarkt

Zu verkaufen:

Chevrolet-Limousine

Baujahr 29, 6fach bereift, 4türig, 5sitzig, nur 4000 km gefahren, unter günstigen Zahlungsdedingungen.

Balth. Merz b. Schwanen, Trikotfabrik Tailfingen, OA. Balingen

5/15 PS NSU.-Wagen

4-Sitzer, Alluminiumkarosserie mit Aufsatz u. Verdeck, Lederpolsterung, vollständ. durchrepariert, gut. Läufer.

Firma Stolzenberg, Ahn & Nöth, GmbH. Stuttgart, Sophienstr. 26

Sechsradwagen · Überlandfahrzeuge

Die 3 großen Sonderhefte der „Automobil-Rundschau"

1. Sonderheft: Die geschichtliche Entwicklung der Sechsradwagen

2. Sonderheft: Die Konstruktionseinzelheiten der deutschen Sechsradwagen

3. Sonderheft: Geländefahrzeuge

Hervorragende Propagandagelegenheit *Anzeigenpreise wie üblich*

Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau, Sponholzstr. 7, Tel. Rheingau 9543/44

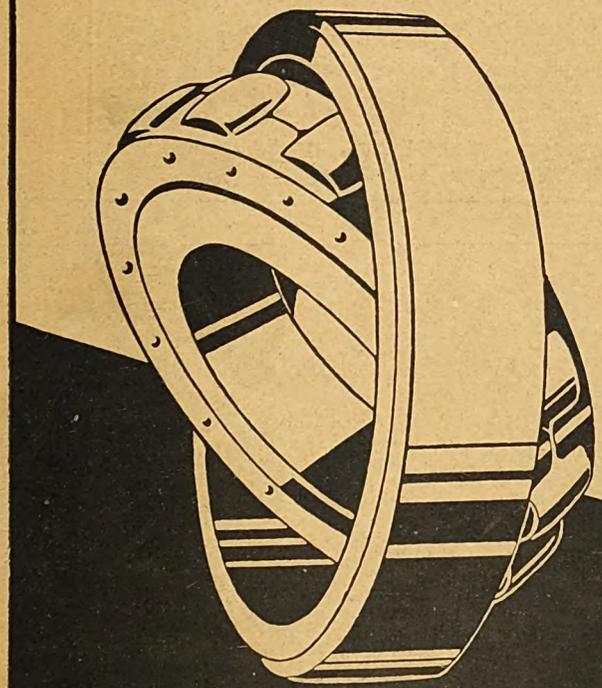
Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24.—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS



Wo immer ein Lager versagt, versuchen Sie unser stoss-festes, einstellbares, auch bei Transmissionen bestbewährtes

FISCHER-TONNENLAGER

KUGELFABRIK FISCHER, SCHWEINFURT
ÄLTESTES KUGEL-UND KUGELLAGERWERK - GEGR. 1883

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

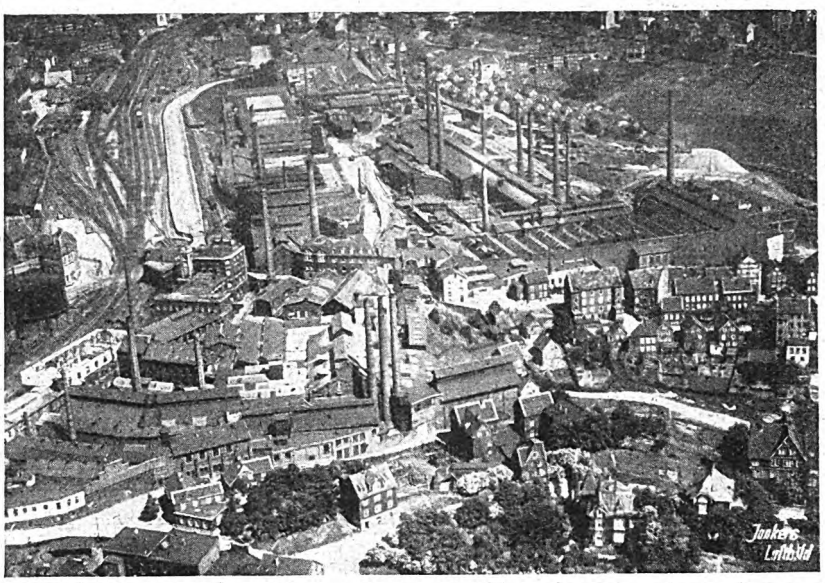
FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 18. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 15. September 1929

DEUTSCHE EDELSTAHLWERKE

AKTIENGESELLSCHAFT

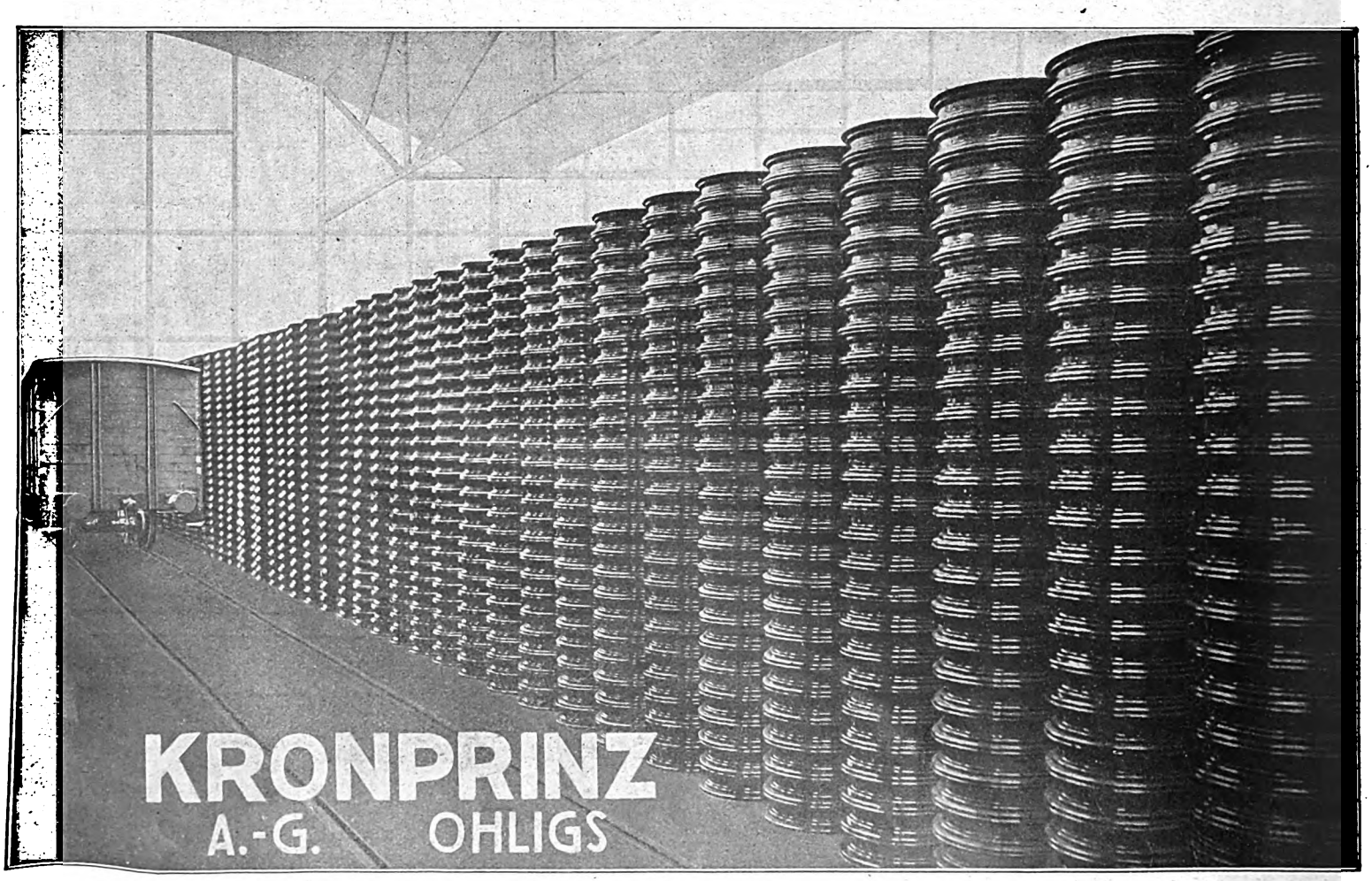
BOCHUM



Unser Werk **BERGISCHE STAHLINDUSTRIE / REMSCHEID** erzeugt

HOCHWERTIGE BAUSTÄHLE

für die Flugzeug-, Automobil-, Kraftpflug-, Motoren-, Schiffbau-, und Maschinen: Industrie in Stäben, Scheiben und Schmiedestücken



Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 18 | Berlin, 15. September 1929 | 31. Jahrgang

Die öffentliche Meinung

Auto-Reparaturpreise. — Zur Frage der Haftpflichtversicherung

Es gibt wohl kaum etwas, was dem Automobilbesitzer verhaßter ist als eine Reparatur an seinem Wagen, denn erstens ist ihm der Wagen für eine gewisse Zeit für den Gebrauch entzogen, was für jemand, der an die tägliche Benutzung des Automobils gewöhnt ist, schon eine empfindliche Störung bedeutet, zweitens muß er dafür obendrein noch Geld bezahlen. Jede andere Rechnung — Bereifung, Zündkerzen und sogar die Steuer — wird der Automobilist aber im allgemeinen lieber bezahlen als ausgerechnet eine Reparaturrechnung. Dabei ist eine Reparatur am Wagen nun einmal doch in gewissen Zeitabständen unumgänglich notwendig, da auch das Auto schließlich nicht ewig haltbar ist. In welchen Zeitabständen sich die Notwendigkeit einer Reparatur herausstellen wird, hängt natürlich mehr oder minder vom Temperament des einzelnen Fahrers ab. Stets aber wird er die Reparatur als solche und noch vielmehr die natürlich unweigerlich darauf folgende Reparaturrechnung als äußerst unerwünscht empfinden und seinem Aerger hierüber in irgendeiner Weise Luft machen.

So mag es vielleicht rein menschlich durchaus verständlich erscheinen, daß Bemängelungen der Reparaturrechnungen schon fast an der Tagesordnung sind. Geht man der Sache jedoch auf den Grund, so kann man oft feststellen, daß eine tatsächliche Berechtigung für die Beanstandungen nicht vorhanden ist. Meist wird der Reparaturkunde mit Entsetzen die mehr oder minder hohe Endsumme der Rechnung betrachten und der Reparaturwerkstatt entgegenhalten: „Ja, wenn ich gewußt hätte, daß die Sache soviel Geld kostet, hätte ich den Wagen nicht reparieren lassen." Dabei gibt es gegen solche Ueberraschungen ein furchtbar einfaches Mittel. Der Betreffende braucht nämlich nur von der Werkstatt einen Kostenvoranschlag zu verlangen. Jede ordentliche Werkstatt wird auf Wunsch solche Voranschläge aufstellen, wobei allerdings zu beachten ist, daß vielfach erst eine Demontage des betreffenden Aggregates (Motor, Getriebe usw.) erforderlich ist, um die wirklichen Schäden festzustellen, auf Grund deren Kenntnis der Voranschlag erst aufgestellt werden kann. Hat der Kunde nun den voraussichtlichen Preis von der Werkstatt genannt erhalten, so steht es ihm ja frei, zu entscheiden, ob er die Reparatur ausführen lassen will oder nicht. Entscheidet er sich für Nichtausführung, so muß er natürlich billigerweise der Werkstatt die durch die Demontage und nachfolgende Montage entstandenen Kosten ersetzen, da man ihr ja nicht zumuten kann, den Wagen gratis und franko auseinanderzunehmen und wieder zusammenzubauen. Das liegt nun einmal in der Eigenart der Automobilreparaturen (wie auch vieler anderer Reparaturen) und läßt sich nicht vermeiden, weil es nicht möglich ist, alle vorkommenden Schäden gleich von außen zu erkennen. — Läßt der Kunde nun aber auf Grund des Voranschlages die Reparatur ausführen, so hat er bereits einen festen Anhalt für die Höhe der entstehenden Reparaturkosten. Allerdings darf man auch den Voranschlag nicht ganz genau nehmen, sondern muß Abweichungen im Rahmen von + 10 Prozent wegen der sich oft ergebenden Ueberraschungen beim Ausbau und Zusammenbau der Werkstatt zubilligen. Das sind aber verhältnismäßig geringfügige Abweichungen von den veranschlagten Beträgen und werden von jedem einsichtigen Automobilisten auch anstandslos bewilligt werden. Gegen weiter gehende Forderungen kann er sich sehr leicht dadurch schützen, daß er die Behebung weiterer, bei der Arbeit sich ergebender Schäden von seiner Zustimmung abhängig macht.

Ein anderer Punkt, der sehr oft seitens der Automobilbesitzer als störend empfunden wird, ist das Verlangen nach Barzahlung. Hier muß man sich eigentlich darüber wundern, daß etwas, was in anderen Gewerbezweigen als völlig selbstverständlich angesehen wird, den Automobilreparaturwerkstätten nicht zugebilligt werden soll. Jeder wird es für selbstverständlich halten, daß, wenn er seine Uhr beim Uhrmacher hat reparieren lassen, er die Reparatur erst bezahlen muß, bevor der Uhrmacher ihm die Uhr wieder herausgibt. Das ist ja auch eine ganz

Digitized by Google

vernünftige Lösung, denn wie soll der Handwerker, der den betreffenden Kunden vielleicht nicht einmal kennt, sonst zu seinem Gelde kommen, wenn er das einzige Wertobjekt, welches er in der Hand hat und womit er auf seinen Kunden einen gewissen Druck wegen der Zahlung ausüben kann, aus der Hand gibt! Es ist nicht einzusehen, warum die Automobilreparaturwerkstatt hier anders gestellt sein soll als jeder andere Handwerker. Es kann auch nicht als unbillig angesehen werden, wenn, insbesondere bei größeren Reparaturen, die die Beschaffung zahlreicher Ersatzteile notwendig machen, die Werkstatt einen Ersatzteil-Vorschuß verlangt, denn wo soll besonders eine kleinere Werkstatt, welche die Ersatzteile auch nur gegen Barzahlung erhält, das Geld hernehmen, um eine vielleicht 500 bis 600 Mark ausmachende Ersatzteilrechnung zu verauslagen. Aber auch hierin hat die Reparaturwerkstatt oft einen sehr schweren Stand gegenüber dem Kunden, der die Notwendigkeit und Berechtigung dieses Verlangens durchaus nicht einsehen will.

Nun noch einige Worte zur Frage der Festpreise. Man hat aus Amerika des öfteren gehört, daß dort für die verschiedenen gebräuchlichsten Reparaturen Festpreislisten aufgestellt worden sind und hat daraus die Folgerung hergeleitet, daß das auch in Deutschland möglich sein müsse. Dem ist jedoch nicht so. Die weitaus größere Zahl der Automobile in Amerika (nicht nur absolut, sondern auch pro Kopf gerechnet) lassen die Aufstellung solcher Reparaturpreislisten dort sehr wohl als möglich erscheinen, da gleichartige Reparaturen an den gleichen Fahrzeugmarken und Typen dort in größerem Umfange vorkommen, so daß die Aufstellung von Festpreislisten überhaupt erst möglich ist. In Deutschland dagegen ist es infolge der außerordentlichen Vielzahl von Fabrikaten und Typen im allgemeinen nicht möglich, solche Listen aufzustellen. Wenn eine Werkstatt — und so geht es den weitaus meisten Werkstätten in ganz Deutschland — Wagen aller Fabrikate und dazu noch der verschiedensten Typen und Baujahre reparieren muß, so ist es ihr völlig unmöglich, hierfür Festpreise im voraus aufzustellen, denn eine Festpreisliste kann immer nur für einen ganz bestimmten Typ eines bestimmten Fabrikates Geltung haben, da die einzelnen Marken zu stark voneinander abweichen, als daß man für mehrere von ihnen gleiche Reparaturpreise festlegen könnte. Nun ist es aber natürlich, insbesondere für eine mittlere oder gar kleine Werkstatt, nicht möglich, für jedes Fabrikat, das jedes für sich nur in einer beschränkten Anzahl in der betreffenden Werkstatt antrifft, eine besondere Liste auszukalkulieren. Dies ist nur möglich, wenn sich eine Werkstatt von vornherein auf einen ganz bestimmten Wagentyp spezialisiert hat und diesen Typ in nennenswerten Mengen repariert. Bei den wenigen Werkstätten in Deutschland, die bisher Festpreislisten für Automobilreparaturen herausgegeben haben, handelt es sich daher auch immer nur um solche, die in erster Linie oder ausschließlich einen bestimmten Wagentyp reparieren, z. B. den 4/20 PS Opel. Für die verschiedenen Reparaturen an diesem einen Typ, oder in einigen Fällen auch nur für die Generalüberholung, sind dann Listenpreise festgelegt worden. Das ist, wie schon betont, aber nur in ganz vereinzelten Fällen möglich gewesen. Generell ist an eine Durchführung solcher Maßnahmen bei dem derzeitigen Stande der Motorisierung Deutschlands noch nicht zu denken. Es ist daher auch nicht gerechtfertigt, von den Reparaturwerkstätten etwas zu verlangen, wozu sie nach dem augenblicklichen Stand der Dinge einfach noch nicht in der Lage sind. Ing. Kohlmann. *1599*

Vor kurzem hat ein großer Versicherungskonzern die Ansicht vertreten, daß die Erledigung der vielen Bagatellschäden bei der Haftpflichtversicherung verlustbringend und zeitraubend sei. Es ist notwendig, darauf hinzuweisen, daß diese starke Belastung des Zeitkontos in der Hauptsache auf die Durchführung des § 5 Absatz 2 der Versicherungsbedingungen zurückzuführen ist, wonach bei Haftpflichtschäden der Versicherungsnehmer nicht berechtigt ist, ohne vorherige Zustimmung der Gesellschaft einen Anspruch ganz oder zum Teil anzuerkennen oder zu befriedigen. Für die Abfassung der allgemeinen Versicherungsbedingungen kann aber der Versicherungsnehmer auf keinen Fall verantwortlich gemacht werden. Wenn man die Bagatellschäden bis etwa 100 M. von dieser Verpflichtung ausnimmt, wird der Gesellschaft viel Zeit erspart.

Es sind Bestrebungen im Gange, die Selbstbeteiligung auch bei der Haftpflichtversicherung einzuführen. An sich ist jede Art der Selbstbeteiligung, besonders wenn die Selbstbeteiligung mit der Selbstbezahlung der Schäden bis zu 100 M. identifiziert wird, für den Versicherungsnehmer verlustbringend. Besonders wird der vorsichtige Fahrer, der naturgemäß von Mammutschäden weniger betroffen wird als der wilde und ungeübte Fahrer, der Leidtragende sein, er wird Schäden, die sein wilder Bruder anrichtet, bezahlen müssen.

Dagegen wird man gegen eine gestaffelte prozentuale Selbstbeteiligung, die bei kleinen Schäden etwa 50 Prozent, bei größeren Schäden dagegen etwa 5 Prozent betragen dürfte, nichts einwenden können, da erfahrungsgemäß jede Selbstbeteiligung einen Anreiz zur Vorsicht bildet. Dieser Anreiz, dessen Nichtbeachtung den eigenen Geldbeutel berührt, dürfte bei manchen Fahrern leider stärker sein als das Gefühl der Verantwortlichkeit für Leben und Gesundheit der Zeitgenossen.

Auch eine Selbstbeteiligung in der Form, daß die ersten 100 M., die in einem Versicherungsjahr oder in einer Versicherungsperiode (bei mehrjährigen Abschlüssen) anfallen, vom Versicherungsnehmer voll zu zahlen sind, erscheint gerechtfertigt. Jede Selbstbeteiligung verringert das Risiko der Versicherungsgesellschaft. Es ist daher selbstverständlich, daß dieses verkleinerte Risiko in einer geringeren Prämie zum Ausdruck kommt. Ferner erscheint es angebracht, darauf hinzuweisen, daß bei einer Selbstbeteiligung diejenigen Versicherungsnehmer, die in der Versicherungsperiode die Versicherung überhaupt nicht in Anspruch genommen haben, in erster Linie aus einem etwaigen Ueberschuß des Prämiengeschäftes entschädigt werden müßten. Dies könnte z. B. in Form einer prozentualen Prämienrückgewähr erfolgen. Eine Selbstbeteiligung am Risiko bedingt eben eine Beteiligung am eventuellen Ueberschuß! Eine vollständige Prämienrückgewähr kann natürlich auch dann nicht in Frage kommen, wenn die Versicherungsgesellschaft nicht in Anspruch genommen wird, da es einmal billig erscheint, wenn der Versicherungsschutz honoriert wird, da ferner die ausbezahlten Ersatzsummen gedeckt werden müssen. Geschieht dies aber durch die Prämien der Versicherungsnehmer, die keinen Schaden anmelden, so muß umgekehrt diesen Versicherungsnehmern ein Teil des Gewinnes zugute kommen.

Die Einführung der Zwangshaftpflichtversicherung wäre im Interesse der Verkehrssicherheit nur zu begrüßen. Was nutzt es, wenn man klar nachweisen kann, daß „der andere" die Schuld an dem Zusammenstoß usw. trägt, wenn der andere nichts hat und nicht durch eine Versicherung gedeckt

Digitized by Google

ist? Wird die Zwangshaftpflichtversicherung eingeführt, so muß darauf geachtet werden, daß sie nicht durch Zusatzbestimmungen wertlos gemacht wird. So darf die Versicherung der gesetzlichen Haftpflicht des Halters auf keinen Fall irgendwie eingeschränkt werden. Daß vom Versicherungsschutz diejenigen Führer (mit Führerschein), denen wegen eines Vorfalls, aus dem der Versicherungsanspruch hergeleitet wird, der Führerschein entzogen worden ist oder wird, ausgeschlossen werden, ist ungerechtfertigt.

Zurzeit gilt bei der Haftpflichtversicherung der Grundsatz, daß nicht der Führer bzw. der Halter sondern das Fahrzeug an sich versichert ist. Dies erklärt sich daraus, daß strafrechtlich wohl der Führer die Verantwortung trägt, wenn ein Schaden angerichtet wird, daß aber nach dem Gesetz der Halter des Fahrzeugs verpflichtet ist, dem Verletzten den aus einem Schadensfall entstandenen Schaden zu ersetzen. Man hat dies offenbar aus der Erwägung heraus getan, daß der Halter des Fahrzeugs der wirtschaftlich Stärkere ist, daß ferner der Führer im Auftrag und nach Weisung des Halters die Fahrt ausführt. Sinngemäß entfällt auch für den Halter die Haftpflicht, wenn der Führer ohne Wissen und Willen des Halters das Fahrzeug benutzt, es sei denn, daß die Benutzung des Fahrzeugs durch sein Verschulden ermöglicht wurde. Nun kann dem Halter billigerweise nicht zugemutet werden, daß er ständig die Garage bewacht oder bewachen läßt, um Schwarzfahrten seines Chauffeurs zu verhindern. Aber er wird in der Auswahl seines Führers und in der Abfassung von Zeugnissen (Regreßansprüche!) sehr vorsichtig sein müssen. Hat er den angestellten Führer einmal bei einer Schwarzfahrt ertappt, dann muß er ihn entweder entlassen, oder er muß die Möglichkeit einer weiteren Schwarzfahrt wirksam verhindern. Auch eine Reise entbindet ihn nicht von dieser Pflicht!

Kann dem Halter aber kein diesbezügliches Verschulden nachgewiesen werden, so ist der Führer des Wagens bei einer Schwarzfahrt dem Verletzten gegenüber schadenersatzpflichtig. Nun wird dies aber dem Geschädigten in den meisten Fällen nicht viel nützen, wenn der Führer mittellos ist. Schwarzfahrten werden in vielen Fällen mit erhöhter Geschwindigkeit ausgeführt, auch stehen sie ab und zu unter alkoholischem Einfluß, so daß gerade bei ihnen eine erhöhte Gefahr für Leben und Gesundheit der Zeitgenossen besteht. Und gerade hier wird das Gesetz in vielen Fällen einen Schutz und eine Wiedergutmachung des wirtschaftlichen Schadens nicht erwirken können, da der Schwarzfahrer fast immer ohne Mittel ist. Denn auch eine angemessene Strafe des Schuldigen kann unmündigen Kindern, denen der Ernährer zum Krüppel gefahren wurde, nichts nutzen! Mit einem Schlag könnte hier ein wirksamer Schutz geschaffen werden, wenn man statt des Grundsatzes, den Wagen zu versichern, den Grundsatz, den Führer zu versichern allgemein einführen würde.

An sich ist die heute übliche Berechnung der Prämien für die Haftpflichtversicherung sinnlos! Sie ist ein Notbehelf! Der starke Wagen muß etwa 300 M. Jahresprämie bezahlen, auch wenn er von einem erfahrenen Führer gesteuert wird, der schwache Wagen zahlt nur etwa 50 M., auch wenn an seinem Steuer ein Führer sitzt, der eben den Führerschein erworben hat. Dabei ist es doch klar, daß nicht der Wagen, auch nicht der Halter den Schaden anrichtet, sondern der Führer, der den Wagen unvorsichtig oder ungeschickt steuert. Man kann doch auch mit einem kleinen Wagen einen Menschen totfahren! Naturgemäß laufen viel mehr kleine Wagen mit billiger Jahresprämie als große Wagen mit hoher Jahresprämie. Das Gefahrenmoment bezüglich der Personengefährdung ist bei den kleinen Wagen nicht viel geringer als bei den starken Wagen, die in der Regel nicht von Anfängern gefahren werden. Doch bezahlen die sechs kleinen (bis 5 BPS) Wagen genau soviel Jahresprämie als der eine starke (über 50 BPS) Wagen. In dem Fall der kleinen Wagen sind bei nahezu gleicher Prämienzahlung 6 Gefahrenmomente auf der Straße, bei dem großen Wagen nur ein einziges! Man könnte einwenden, daß der große Wagen mehr Wucht entwickeln kann als der kleine. Dies ist richtig; immerhin ist die Wucht des Wagens aus seinem Gewicht und seiner Geschwindigkeit zu errechnen, die maximalen Brems-PS sind nicht entscheidend. Ein schnell fahrendes kleines Fahrzeug kann mehr Wucht entwickeln als ein langsam fahrendes großes Fahrzeug!

Diese ganzen Unstimmigkeiten werden vermieden, wenn man bei der Haftpflichtversicherung den Versicherungsschutz dem Führer und nicht dem Wagen zubilligt. Der Halter, der die gesetzliche Haftpflicht trägt, kann ohne weiteres geschützt werden, wenn es heißt: „Die Gesellschaft übernimmt die gesetzliche Haftpflicht des Halters, wenn der Wagen von einem Führer gesteuert wird, der eine Haftpflichtlizenz besitzt." Es wird dann Sache des Halters sein, zu verhindern, daß ein Führer ohne Haftpflichtlizenz seinen Wagen steuert. Geschieht dies ohne sein Verschulden, ohne sein Wissen und ohne seinen Willen, so ist er ohnehin nach dem Gesetz nicht mehr zum Ersatz des Schadens verpflichtet.

Für das Publikum hat diese Regelung den großen Vorteil, daß hier die Gesellschaft auch bei Schwarzfahrten, sofern der Führer im Besitz der Haftpflichtlizenz ist, für Regulierung der Schäden eintreten muß. Bei Einführung der persönlichen Haftpflichtlizenz wird es nämlich keinen angestellten Chauffeur ohne Haftpflichtlizenz geben. Dafür werden die Halter schon sorgen, auch wenn es keine gesetzliche Regelung dieser Frage geben wird. Auch diese kann man sich denken: Kein Führerschein ohne Haftpflichtlizenz! Die Regelung hat den weiteren Vorteil, daß dann künftighin ein Verleihen des Fahrzeugs an ungeübte Gelegenheitsfahrer nicht möglich ist, wenn diese nicht im Besitze der Haftpflichtlizenz sind.

Die Organisation der Haftpflichtlizenz würde keinerlei Schwierigkeiten bereiten. Sie könnte wie die Steuer durch eine Behörde ausgegeben werden. Man kann ihre Ausgabe und Deckung auch den Privatgesellschaften überlassen. Ob man sie nach Einheitssätzen ausgibt, oder ob man für junge Fahrer (je nach dem Alter des Führerscheins) und für vorbelastete Fahrer Zuschläge erhebt, ist eine Frage der Durchführung. Auf jeden Fall kann und muß sie viel billiger zu erwerben sein, als dies bei der heutigen Wagenversicherung der Fall ist, da ja der Kreis der Wagenführer viel größer ist als der Kreis der Halter. Auch die Art der Bezahlung muß geregelt sein, da ja ein Chauffeur, der z. B. eine Jahreslizenz erworben hat, einige Monate ohne Stellung sein kann. Ferner wird mancher Herrenfahrer seinen Wagen während der Wintermonate unbenutzt stehen lassen. Für die Zeit der Abmeldung und Nichtbenutzung der Lizenz für die der Versicherungsschutz ruht, ist natürlich auch keine Gebühr zu bezahlen. Bereits bezahlte Monate werden dann übertragen. Wer ohne Haftpflichtlizenz eine Fahrt ausführt, wird genau so bestraft, wie der Fahrer, der ohne Führerschein angetroffen wird.

Die Durchführung dieser Idee würde zweifellos die Sicherheit erhöhen. Sicherheit über alles! *1596*

Prof. Dr. Wirth.

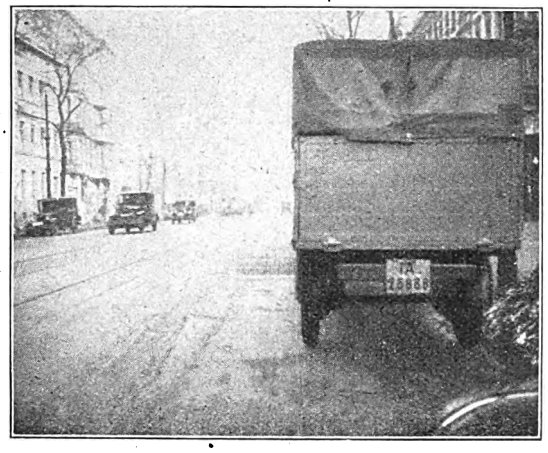
Digitized by Google

Rechts- oder Linkssteuerung

Von F. BOLLE

Welche von beiden ist für uns die richtige? Diese Frage hat sich wohl fast jeder Automobilfahrer und besonders jeder Neuling vorgelegt. Konstruktiv macht es keinen Unterschied, denn ob die Steuersäule rechts oder links angebracht wird, spielt gar keine Rolle, und die Schaltung ist am einfachsten in der Mitte einzubauen. Ob man mit der rechten oder linken Hand schaltet, ist ganz gleichgültig, denn dem geübten Fahrer macht es keine Schwierigkeit, und der Neuling lernt beides gleich leicht oder schwer.

Es bleibt also die Frage, was ist praktischer im Fahrverkehr. Die Praxis hat sich ja in der überwiegenden Mehrzahl bereits für Linkssteuer entschieden, obgleich sich immer wieder Gegner melden. Einer der häufigsten Einwände ist, daß es eine kritiklose Uebernahme des amerikanischen Prinzips wäre; dem ist aber nicht so, denn bei immer mehr zunehmendem Verkehr ist die Uebersicht über die Fahrbahn enorm wichtig. Sobald aber ein Wagen mit Rechtssteuerung hinter einem größeren Wagen ist, so wird für den Fahrer die Feststellung, wann die Straße zum Ueberholen frei ist, viel schwerer als bei dem linksgesteuerten Wagen. Besonders auf belebten Chausseen und im Stadtverkehr wird jedem, der darauf achtet, dieser Unterschied klar, und der Fahrer des rechtsgesteuerten Wagens muß sich häufig an seinen Mitfahrer mit der Frage wenden, ob die Straße frei sei. Nun könnte man einwenden, man solle so weit von dem vorherfahrenden Wagen abbleiben, daß genügend Uebersicht über die Straße bleibt. Das geht aber deshalb nicht, weil 1. sich dann von hinten ein Wagen dazwischenschieben würde und so doch den Zustand schafft, den man vermeiden wollte, 2. wird der Weg und die Zeit, die man zur Ueberholung brauchen würde, zu lang, so daß man dann nicht mehr vorbeikäme, und 3. würde sich die Wagenreihe bei dichtem Verkehr zu sehr in die Länge ziehen.



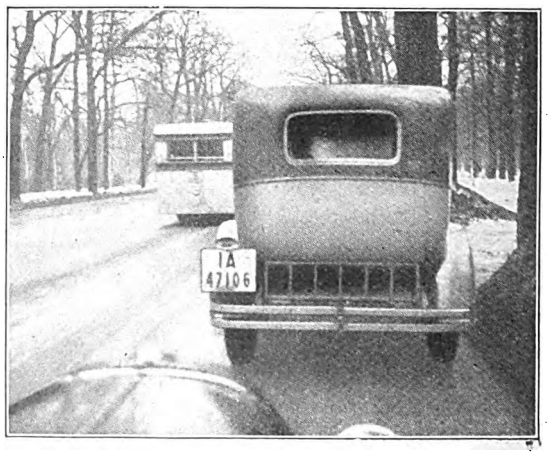
Vom linken

Vom rechten

vorderen Sitz aufgenommen. Abstand etwa eine Wagenlänge.
Die bessere Uebersicht über die Straße fällt sofort auf

In den nachfolgenden Zeilen sollen noch einige der wesentlichsten Gründe und Gegengründe aufgeführt werden. Vorweg möchte ich nur bemerken, daß ich persönlich lange Jahre nur rechtsgesteuerte Wagen gefahren habe. Seit einigen Jahren habe ich mal rechts- und mal linksgesteuerte Wagen abwechselnd gefahren, und habe dabei keine großen Unterschiede festgestellt, außer demjenigen, daß die bessere Uebersicht beim Ueberholen bei Linkssteuerung in der Stadt unbestritten günstig ist, ebenso auch auf der Straße, auf der lebhafterer Verkehr herrscht, und damit müssen wir für die Zukunft rechnen. Auf den Ausfallstraßen von Berlin macht es sich jedenfalls schon in weiterem Umkreis bemerkbar. Hier ist man

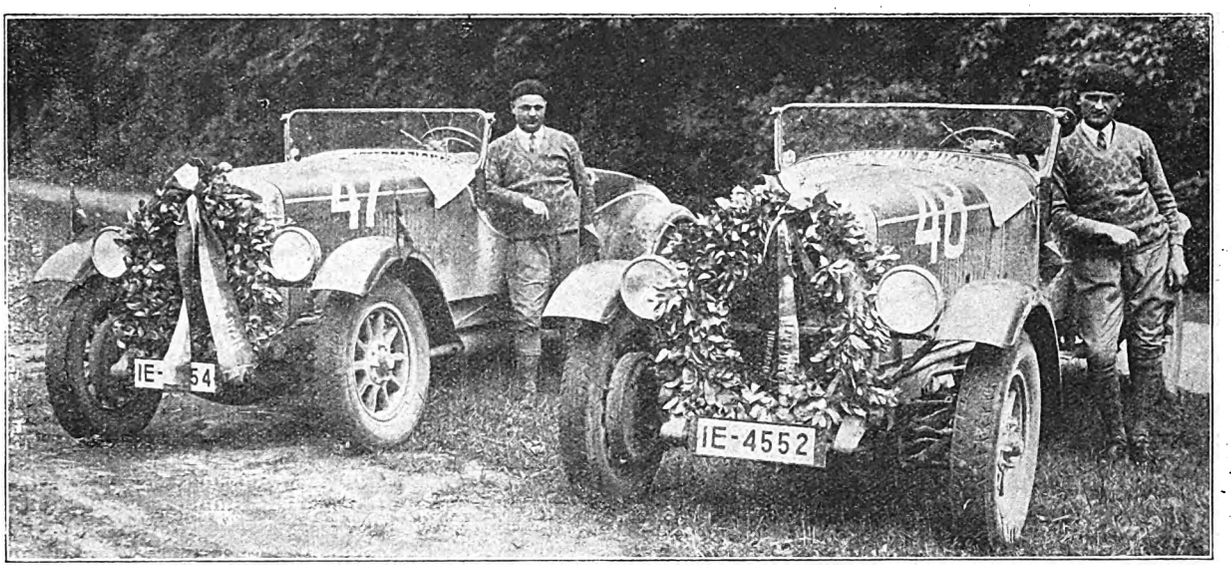
Vom linken



Vom rechten

vorderen Sitz aufgenommen. Abstand eine knappe Wagenlänge

Digitized by Google



Die siegreichen Alpenfahrer Backasch und Lehnert mit ihren Brennabor-Wagen

beim Ueberholen gezwungen, die Augenblicke abzupassen, in denen die linke Straßenseite frei ist, und kann nicht schon längere Zeit vorher, ehe man an dem Vorderwagen heran ist, nach links fahren.

Dem Einwand, daß bei Rechtssteuerung das zu überholende Fahrzeug genauer anvisiert werden kann, steht entgegen, daß bei Linkssteuerung das überholte Fahrzeug den anderen Wagen besser sehen kann, und daß der Ueberholende bei Linkssteuerung erfahrungsgemäß mehr Raum läßt. Wem ist die Rücksichtslosigkeit noch nicht unangenehm gewesen, mit der zahlreiche Fahrer kurz nach oder während des Ueberholens wieder nach rechts fahren? Habe ich Linkssteuerung, so kann ich als Ueberholer die Situation besser übersehen.

Beim Begegnen ist besonders auf engen Straßen ein Vorteil, daß linksgesteuerte Wagen sich genau sehen können, während beim rechtsgesteuerten Wagen die Fahrer im allgemeinen nur so weit nach rechts gehen, als sie für erforderlich halten, und sich im übrigen auf ihre Schätzung verlassen müssen, da es bei den meisten Wagen einem Fahrer normaler Größe nicht möglich ist, den seinem Platze abgewandten Kotflügel zu sehen. Dies hat an und für sich mit der behandelten Frage direkt nichts zu tun, es wäre aber sehr dankenswert, wenn die Fabriken darauf achten würden. Bei fast allen Wagen könnte die Haube niedriger sein, ohne daß irgend etwas konstruktiv zu ändern wäre, da es sich ja nur um Unterschiede von wenigen Zentimetern handelt. Das einzige, was evtl. verändert bzw. etwas tiefer gesetzt werden müßte, wäre der Kühler.

Beim Halten kann naturgemäß nur einer von zwei vorn Sitzenden nach rechts direkt auf den Bürgersteig aussteigen, aber dann doch besser der Mitfahrer, denn der Fahrer ist gewohnt, sich umzusehen, ehe er nach links auf die Straße aussteigt, und sobald der Nebensitz frei ist, kann auch er nach rechts aussteigen. Dem Einwande, daß ein großer Wagen oder Omnibus mit Linkssteuerung auf der Chaussee wenig Raum zum Ueberholen läßt, weil er sich nicht getraut, nach rechts an die Grenze der Fahrbahn zu gehen, ist entgegenzuhalten, daß der mit Linkssteuerung Ueberholende ja auch nach links bis an die Grenze gehen kann, während er dies bei Rechtssteuerung nicht so gut tun kann. Die Schwierigkeit bei großen Wagen, ob rechts oder links gesteuert, ist die gleiche.

Es ist auch nicht angenehmer, rechts zu sitzen, weil man rechts fährt. Der Wagen hängt z. B. sowieso schon nach rechts, da fast alle Chausseen etwas gewölbt sind, und die Uebersicht über die Straße, besonders auch bei Kreuzungen, ist bei Linkssteuerung besser. In Kurven ist ein gewisser Vorteil der Rechtssteuerung, daß sich der Fahrer mehr an der Außenkante der Straße halten kann; dem steht entgegen, daß er in engen Kurven Hindernisse später sieht.

Es ergibt sich also, daß es auf weniger stark befahrenen Straßen keinen Unterschied macht, ob man rechts oder links sitzt. In der Stadt aber und auf belebten Straßen hat die Linkssteuerung einen sehr großen Vorteil, und die Mehrzahl der Fahrkilometer wird sicher auf belebten Straßen gefahren. *1604*

Digitized by Google

Der technische Fortschritt am Kraftfahrzeug in seiner Bedeutung für den Verkehr

Von Dipl.-Ing. GEORG ENGERT

Es steht außer Zweifel, daß keine Entwicklung der letzten zwanzig Jahre derartige Fortschritte gemacht hat wie die Entwicklung des Kraftfahrzeuges. Und andererseits bedeutet gerade das Kraftfahrzeug das wichtigste Verkehrsmittel unseres heutigen Wirtschaftslebens. Aus dieser raschen Entwicklung ergibt sich zwangläufig eine Besserung und Vervollkommnung des Fahrzeuges als solches und seiner einzelnen Einrichtungen. Diese Verbesserungen kommen nicht nur dem Fahrer des Fahrzeuges zugute, sondern in ganz erheblichem Maße der Allgemeinheit. Dies ist um so mehr der Fall, je mehr das Kraftfahrzeug Allgemeingut wird und nicht mehr das bevorzugte Verkehrsmittel wirtschaftlich bessergestellter Gesellschaftskreise darstellt. Je weiter aber die Entwicklung dahin fortschreitet, das Kraftfahrzeug Allgemeingut werden zu lassen, um so größer wird auch der Kreis seiner Anhänger und um so kleiner der Kreis seiner Gegner. Während man früher nach einem Unfall auf der Straße meist nur zornesbebende Stimmen über die blödsinnige Autoraserei hören konnte, denken heute die an sich unbeteiligten Beobachter ruhiger, spielen sich meist als fachkundige Zeugen auf und fragen eher danach, ob der Unfall ohne Schaden an Menschenleben abgegangen sei, als daß sie sich mit der Frage beschäftigen, ob Müller oder Schultze zu schnell gefahren ist.

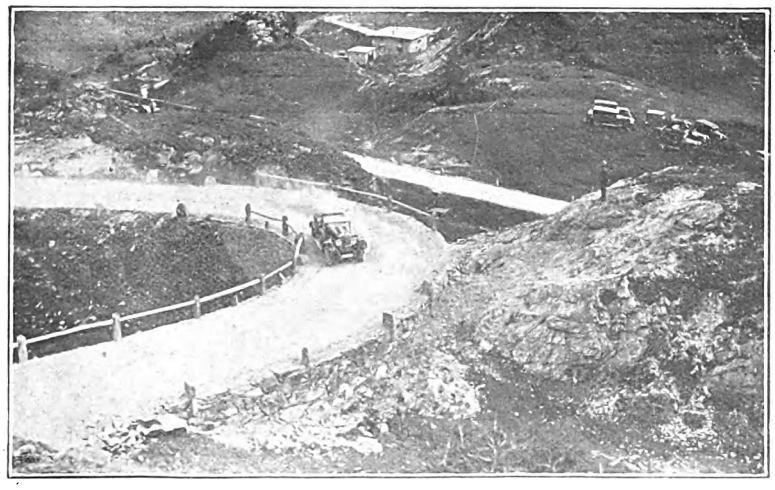
Die Bevölkerung, insbesondere die, die noch nicht täglich das Kraftfahrzeug benutzt, ist ruhiger und objektiver in der Beurteilung von Kraftfahrzeugunfällen geworden, was natürlich nicht eine gewisse Neugier beim Eintritt eines solchen Zusammenstoßes ausschließt. Woher aber kommt diese größere Ruhe und das größere Zutrauen zum Kraftfahrzeug? Es resultiert im wesentlichen daraus, weil jedermann weiß, daß das Kraftfahrzeug von heute ein verhältnismäßig sicheres Instrument in der Hand eines guten Führers ist.

Welche sind im wesentlichen diejenigen Fortschritte, die dem Kraftfahrzeuge von heute das größere Vertrauen der breiten Massen gebracht haben?

Ich beginne mit dem Bremssystem. Die Verbesserung der Bremsen begann damit, daß man die frühere Fußbremse — d. i. die mit den Füßen zu betätigende Getriebebremse —, die hart und scharf ohne Schonung des Kraftfahrzeugorganismus arbeitete, mit einem Handbremshebel betätigen ließ, und die Hinterradbremse, die die Gefahr des Schleuderns ausschließt, als Fußbremse ausbildete. Ein weiterer Fortschritt der Bremsen sollte die Vierradbremse werden. Es ist auch für den Laien durchaus verständlich, daß ein Fahrzeug eher zum Halten gebracht werden kann, wenn man statt zweier Laufräder vier abbremst. Die unbedingte Voraussetzung für ein einwandfreies Arbeiten eines solchen Bremssystems ist aber der Gesichtspunkt, daß die vier Räder tatsächlich vollkommen gleichmäßig abgebremst werden. Dieser Gedanke ist theoretisch gut durchführbar, in der Praxis wirken aber sogenannte Vierradbremsen dann ungleichmäßig, wenn sie mittels Gestänge oder gar Drahtseilen betätigt werden. Die zuverlässigsten Vierradbremsen sind die, die mit Druck oder Unterdruck arbeiten und hierbei Luft oder Oel verwenden. Wenn also die Bremsfrage vom Gesichtspunkte des Fortschrittes aus betrachtet werden soll, so ist zusammenfassend zu sagen, daß die heutigen Bremssysteme dem Fahrzeuge größere Eigengeschwindigkeiten freigeben als früher, daß aber davor gewarnt werden muß, den Wert der Vierradbremse zu überschätzen und die damit zu erzielenden Bremswege zu kurz zu bemessen, sei es, daß diese Ueberschätzung der Vierradbremse vom Führer selbst erfolgt oder von seinen Richtern nach einem Unglücksfalle ausgeübt wird.

Im engen Zusammenhange mit der Bremsmöglichkeit auf möglichst geringe Entfernung steht die mehr oder minder große Gefahr des Schleuderns. Auch auf diesem Gebiete ist die Technik in den letzten Jahren bahnbrechend gewesen. Die Beschaffenheit der Straßenoberfläche soll hier unerörtert bleiben. Man hat den Schwerpunkt des Fahrzeuges tiefer gelegt, d. h. das Fahrgestell möglichst nahe an den Boden gebracht, und macht Versuche mit dem Antrieb der Vorderräder statt der Hinterräder. Die sogenannten Ballondecken werden heute in einer Profilierung hergestellt, die die Schleudergefahr bei normaler Straßenbeschaffenheit auf ein Kleinstmaß beschränkt. Man bedient sich ferner des Sandes, der auf die Straßenoberfläche automatisch aufgebracht wird. Außerdem gibt es noch andere Schleuderschutzmittel, die zweifelsohne eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bedeuten.

Was die eigentliche Kraftquelle des Wagens anlangt, so ist in dieser Beziehung ebenfalls eine wesentliche Besserung gegen früher eingetreten. Es handelt sich hier vornehmlich um ein möglichst günstiges Verhältnis des Wagengewichts zur Motorleistung. Mit anderen Worten: leichtes Gewicht und starker Motor; das ist das Erfordernis. Mit einem starken Motor — mag es sich nun um einen Vier-, Sechs- oder Achtzylinder handeln — erzielt man das beste Anzugsmoment; der in der Zeiteinheit zurückgelegte kurze Weg beim Anfahren, die Steigefähigkeit in den Bergen und die verhältnismäßig kurzen Bremswege sind die Eigenschaften neuzeitlicher Wagen. Wenn ein Kraftwagenführer einen solchen Wagen zum Halten bringen soll, so ist schon der wei-



Hirte, Berlin, auf Mercedes-Benz, Modell K, im Bernina-Bergrennen (Gewinner des „Großen Preises von St. Moritz" für Tourenwagen)

Digitized by Google

terlaufende Motor in der Lage, eine nicht unerhebliche Bremswirkung auszuüben, ohne daß überhaupt eine Betätigung der Bremsen stattgefunden hat. Mit anderen Worten ausgedrückt: der innere Widerstand eines starken Motors ist ein erheblich größerer als bei einem kleinen Motor!

Neben der Vorwärtsbewegung und ihrer Verzögerung hat die Entwicklung der Lenkvorrichtung des Kraftfahrzeuges in den letzten Jahren nicht unerhebliche Fortschritte gemacht. Während früher die Bedienung des Lenkrades eine erhebliche Kräfteentfaltung des Wagenführers verlangte, ist heute die Konstruktion der Lenkung soweit vorgeschritten, daß selbst zarte Damenhände in der Lage sind, auch die Steuerung von stärksten Personenkraftwagen zu bedienen. Nicht nur die Uebersetzungsverhältnisse zwischen Steuerschnecke und Steuerschraube hat man günstiger gestaltet, sondern die gesamte Lenkeinrichtung ist betriebssicherer geworden. Es gibt heute Kraftfahrzeuge, die gestatten, sie beinahe mit einem Finger zu bedienen. Aber gerade die sichere und rasche Bedienung der Lenkung ist oft ausschlaggebend für die Verhinderung eines Unfalles.

Neben dem günstigen Verhältnis von dem Gewicht des Wagens zu dem Zylinderinhalt, der Verbesserung der Lenkung, der Bremsen und der Bereifung haben ferner wesentliche Neuerungen auf dem Gebiete der Abfederung des Kraftfahrzeuges Eingang gefunden. Gerade eine gute Federung trägt dazu bei, nicht nur das Fahrzeug als solches zu schonen, sondern sie ermöglicht insbesondere eine sichere Bedienung des Fahrzeuges auch bei einer Entfaltung großer Geschwindigkeiten. Da man außer dem Einbau möglichst langer, aus vielen einzelnen Blättern bestehender Federn dazu übergegangen ist, das gesamte Fahrgestell nahe an die Straßenoberfläche zu bringen, d. h. den Schwerpunkt des Wagens so tief als möglich zu legen, so bedeutet diese tiefe Schwerpunktslage gemeinsam mit der Verbesserung der Federung zweifelsohne eine Verbesserung des Fahrzeuges im Sinne einer Erhöhung der Betriebssicherheit. Während früher auf der Fahrt bei schlechten Straßen der Wagen hin und her sprang, liegt der moderne Kraftwagen selbst bei schlechter Straße ruhig. Wenn dann noch erwähnt wird, daß die Federung außerdem eine Verbesserung dadurch erfährt, daß sogenannte Stoßdämpfer eingebaut werden, d. h. Einrichtungen, die die Schwingungen der Blattfedern abdämpfen, so ergibt sich hieraus in der Tat die erwähnte viel ruhigere Lage des modernen Wagens auf der Straßenoberfläche gegenüber seinem Vorgänger aus früheren Jahrzehnten.

Es sei ferner auf den Fortschritt der Aufbauten oder Karosserien eingegangen. Während früher als Hauptbaustoff Holz verwandt wurde, hat heute mehr und mehr Stahlblech Eingang im Karosseriebau gefunden. Diese Entwicklung ist eine der wichtigsten Gesichtspunkte bei der Erörterung der Unfallmilderung im Kraftfahrwesen. Während das Holz bei Zusammenstößen den ausgelösten Kräften nicht im entferntesten den erforderlichen Widerstand entgegensetzen konnte, und durch Zersplitterung zu erheblichen Schäden der Insassen führte, pflegt sich Stahlblech in der Regel nur zu verbiegen. Die Insassen des Wagens bleiben vor schwerwiegenden Verletzungen bewahrt. Es ist schon vorgekommen, daß sich Wagen mit Blechkarosserien überschlagen haben, ohne daß nennenswerte Verletzungen der Insassen eintraten, vorausgesetzt, daß es sich um geschlossene Aufbauten handelte. Der geschlossene Aufbau, auch Limousine, Coach, Sedan usw. genannt, hat sich immer mehr Eingang verschafft. Diese geschlossene Form der Karosserie hat den unbestreitbaren Vorteil, daß die Insassen bei evtl. Zusammenstößen tatsächlich einen größeren Schutz haben als in einem offenen Wagen — namentlich dann, wenn Stahlblech als Baustoff verwandt wurde —, und außerdem kann der Führer in einem geschlossenen Wagen viel ungestörter die erforderlichen fahrtechnischen Maßnahmen durchführen als in einem offenen Wagen. Die Nerven des Führers werden geschont. Auch dieser Gesichtspunkt ist bei unserem heutigen Schnellverkehr von ausschlaggebender Bedeutung.

Die geschlossenen Wagen bringen aber einen Feind dem Kraftfahrer, und das ist das Glas. Gerade bei Zusammenstößen pflegen die Scheiben in Trümmer zu gehen oder die Insassen stoßen infolge der lebendigen Kraft, die durch die plötzliche Verzögerung der Vorwärtsbewegung ausgelöst wird, durch die Scheiben. Solche Verletzungen sind meist sehr schwerwiegender Art, weil häufig Verletzungen der Halsschlagader stattfinden, die sogar den Tod herbeiführen können. Hier greift aber wieder der Fortschritt der Technik ein. Es gibt splittersicheres Glas, das bei Zusammenstößen nicht zersplittert, sondern den Zusammenhang als Scheibe behält. Dieses splittersichere Glas bedeutet für die Fortentwicklung des Kraftwagens sehr viel. Durch dieses Glas in Verbindung mit geschlossenen Aufbauten werden selbst schwerwiegende Zusammenstöße in der Regel so ablaufen, daß nicht allzu erhebliche Verletzungen der Insassen stattfinden. Wenn also die gesamte technische Einrichtung des Kraftwagens vollkommener geworden ist, so gewährt auch der Aufbau heute den Insassen des Kraftwagens einen bedeutend besseren Schutz als früher.

Zu der technischen Ausstattung des Kraftwagens mit Nebeneinrichtungen ist das folgende auszuführen: Das Fahren zur Nachtzeit bedeutete früher, als nur die Karbidbeleuchtung bekannt war, eine außerordentliche Vermehrung der dem Kraftfahrzeuge drohenden Gefahren. Die Einführung der elektrischen Beleuchtung hat auf diesem Gebiete umwälzend gewirkt. Von einer eigentlichen Gefahr des Nachtfahrens kann heute nicht mehr gesprochen werden. Dadurch ist auch die erzielte Reisegeschwindigkeit der Kraftfahrzeuge zur Nachtzeit eine höhere geworden. Andere Wegebenutzer werden rechtzeitig auf

Das Mercedes-Benz-Lager in Celerina bei St. Moritz

Digitized by Google

das Herannahen des Kraftwagens aufmerksam gemacht. Der Verkehr ist flüssiger und sicherer geworden. Da solche Scheinwerfereinrichtungen außerdem gestatten, auf Hell und Dunkel gestellt zu werden, so ist auch im allgemeinen der Gefahr des Blendens hinreichend vorgebeugt. Zu dieser elektrischen Scheinwerfereinrichtung tritt der Sucher. Diese Lampe gestattet zur Nachtzeit das Anleuchten von Wegweisern, fördert das Zurechtfinden in unbekanntem Gelände und dient zur Beleuchtung seitlich der Fahrbahn liegender Geländestreifen. Wenn man bedenkt, daß vor etwa 8 Jahren fast sämtliche Kraftfahrzeuge noch mit Karbidscheinwerfern ausgerüstet waren, so kann man ermessen, welch außerordentlicher technischer Fortschritt gerade auf diesem Gebiete eingetreten ist.

Ebenfalls auf dem Gebiete der Elektrotechnik liegt die Ausrüstung der Wagen mit elektrischen Fahrtrichtungsanzeigern. Mag man auch im Auslande dem Winker eine nur geringe Bedeutung beimessen oder glaubt man sogar, auf ihn ganz verzichten zu können, so bin ich hier grundsätzlich anderer Meinung. Der Winker fördert die Flüssigkeit des Verkehrs und erhöht die Sicherheit desselben. Voraussetzung ist allerdings, daß der Winker oder Fahrtrichtungsanzeiger rechtzeitig gezogen wird, und daß er ferner derart am Wagen angeordnet ist, daß er erkannt werden kann. Eine rotgelbe Beleuchtung bei Nacht und Tag ist unbedingtes Erfordernis. Derartige Fahrtrichtungsanzeiger dienen deshalb der Verkehrserleichterung, weil sie allen Wegebenutzern und Fußgängern gestatten, die mutmaßliche Route ihres Vordermannes zu erkennen. Danach kann sich dann der übrige Verkehr einrichten, ohne daß einzelne Wegebenutzer aufgehalten werden. Das Abwinken lediglich mit dem Arm oder der Hand ist keineswegs so wirksam wie ein profilveränderter Fahrtrichtungsanzeiger, weil dieser schon infolge seiner Beleuchtung viel auffälliger ist. Außerdem muß der Fahrer beim Abwinken mit der Hand eine Hand vom Lenkrade nehmen, was immerhin eine gewisse Gefahrenerhöhung bedeutet.

Zu diesen elektrischen Dingen gehört ferner das aufleuchtende Schlußlicht, das rechtzeitig auf das Bremsen aufmerksam macht, oder — das dauernd brennend — einschließlich der Beleuchtung des hinteren Erkennungszeichens den vorausfahrenden Wagen erkennen läßt.

Zu den elektrischen Einrichtungen gehört die Hupe. Auch diese hat heute die Ballhupe fast verdrängt. Wenn man auch in Polen neuerdings wieder die Ballhupe verlangt, so muß dieser Gesichtspunkt die Fachwelt nur um so energischer danach streben lassen, die noch heute vorhandenen Mängel der elektrischen Hupe, nämlich großer Stromverbrauch und Gefahr des Versagens, möglichst bald restlos zu beheben. Die Bedienung der elektrischen Hupe erfordert einen geringeren Kräfteaufwand als die Bedienung der Ballhupe. Außerdem geht ihre Bedienung rascher vonstatten, weil sie räumlich viel bequemer angeordnet ist als die Ballhupe. Beide Gesichtspunkte sind deshalb wertvoll, weil damit eine geringere Ablenkung des Fahrzeugführers von seinen übrigen Pflichten eintritt.

Als weiteres wertvolles Ausrüstungsstück sei der Rückspiegel erwähnt, der dem Fahrer auch eine Beobachtung der Vorgänge hinter seinem Wagen ermöglicht, ohne daß er den Kopf zu wenden braucht und damit die Fahrbahn vor seinem Wagen ganz aus dem Gesichtskreis verliert.

Zuletzt sei der Stoßstangen gedacht, die infolge ihrer federnden Beschaffenheit beim Eintritt eines Unfalles die auftretenden Stöße mildern. Solche Stoßstangen mögen aus Stahl oder aus Gummi hergestellt sein, sie bedeuten immer einen geeigneten Schutz, da bekanntlich Gummi- und Federstahl große Federkraft besitzen.

Zusammenfassend ist zu erklären, daß die Entwicklung der letzten zwanzig Jahre gerade in der Technik des Kraftwagenbaus von größten Fortschritten begleitet gewesen ist. Nicht nur die Motoren selbst, die Lenkung, die Federung, die Bremsen, sondern auch der Aufbau, aus Metall hergestellt und mit splittersicherem Glas versehen, ferner alle Ausrüstung, wie Scheinwerfer, Sucher, Winker, Schlußlicht, Rückspiegel und Stoßstangen, haben gemeinsam den Kraftwagen zu einem außerordentlich sicheren Verkehrsmittel werden lassen. Es sei deshalb schließlich die Anregung gebracht, daß man dem Kraftfahrzeuge wegen seiner größeren technischen Vollkommenheit auch größere Rechte einräumen könne. Es ist nicht mehr an der Zeit, von dem Kraftwagenführer eine größere Sorgfaltspflicht zu verlangen als von anderen Wegebenutzern, da eben das Kraftfahrzeug nicht mehr das gefährliche Werkzeug von ehedem ist. *1597*

Starke deutsche Beteiligung am Pariser Autosalon

Nachdem im vorigen Jahr — dem ersten seit dem Kriege, in dem Deutschland sich wieder auf dem Pariser Autosalon zeigen durfte — die deutschen Modelle starke Erfolge erzielt haben, wird die diesjährige 22. Internationale Automobil-Ausstellung in Paris eine reichhaltige Schau deutscher Kraftfahrzeuge und Zubehörteile bringen. Wie in früheren Jahren ist der Salon in drei zeitlich getrennte Sonder-Ausstellungen aufgeteilt. Auf der Schau für Personenwagen (3. bis 13. Oktober) wird Deutschland nach den bisher vorliegenden Meldungen besonders stark vertreten sein. Es stellen aus die Firmen Adler, Daimler-Benz, Hanomag, Horch, NAG, Opel, Röhr, Stoewer, Wanderer und Zschopauer Motorenwerke. Auf der Motorrad-Ausstellung (23. Okt. bis 4. Nov.) werden die Bayerischen Motorenwerke, Zschopauer Motorenwerke und voraussichtlich auch Triumph und Zündapp vertreten sein. Für die Lastkraftwagenschau (14. bis 24. Nov.) haben sich bisher Daimler-Benz und Rumpler gemeldet. Von der deutschen Teile- und Zubehörindustrie werden Fichtel & Sachs, Harkort, R. Talbot, die Vereinigten Stahlwerke, Zahnradfabrik Friedrichshafen und Zeiss ausstellen. Nach dem Inkrafttreten des deutsch-französischen Handelsvertrages vom August 1927, der den bis dahin geltenden Zoll von 180 Prozent (!) vom Wert des Wagens durch den immer noch weit über den deutschen Sätzen liegenden Vertragszoll von 45 Prozent ersetzte, war die deutsche Kraftwagenausfuhr auf 255 Einheiten im Jahre 1928 gestiegen. Inzwischen ist die deutsche Autoausfuhr in den ersten sieben Monaten 1929 wieder zurückgegangen. Die deutschen Aussteller sehen indessen den wesentlichen Nutzen in der Anknüpfung neuer Verbindungen nach anderen europäischen und südamerikanischen Ländern, die als Interessenten in Paris erwartet werden. *1725*

Beleuchtungszeit vom 15. Sept. bis 1. Okt.: 15. September . . von 19.30 Uhr bis 4.50 Uhr
1. Oktober . . . von 18.55 Uhr bis 5.15 Uhr

Digitized by Google

Verkehrs-ABC für Groß-Berlin*)

L

Ladegeschäft. In Verkehrsstraßen erster Ordnung ist von 15—19 Uhr allen Fahrzeugen das Halten (siehe dieses) zum Be- oder Entladen verboten. Darf auf der Straße nur vorgenommen werden, wenn es nicht auf dem Grundstück selbst erfolgen kann. Auf der Gehbahn darf das Fahrzeug nicht aufgestellt werden. Das Aufstellen auf der Fahrbahn darf immer erst dann erfolgen, wenn das Ladegeschäft beginnen kann; es hat vor dem am Ladegeschäft beteiligten Grundstück zu geschehen, vor einem Nachbargrundstück nur aus zwingenden Gründen. Das Ladegeschäft muß ohne Unterbrechung zu Ende geführt werden; danach muß das Fahrzeug sofort abfahren. (Das Auf- und Abladen einzelner Gegenstände geringen Umfangs wird von diesen Bestimmungen nicht betroffen.) Für die Beförderung der Ladung von und zum Grundstück gelten besondere Bestimmungen. Durch das Ladegeschäft darf der Verkehr weder auf der Geh-, noch auf der Fahrbahn behindert werden.

Ladung. Die Ladung eines Fahrzeuges (einschließlich der zum Laden erforderlichen Geräte) muß so verteilt, verwahrt oder befestigt sein, daß sie weder herabfallen, noch starkes Geräusch oder das Umschlagen des Fahrzeugs verursachen kann. Das Gesamtgewicht von Fahrzeug und Ladung muß in angemessenem Verhältnis zur Leistungsfähigkeit der Maschine oder des Gespannes stehen. Für dreiachsige Kraftfahrzeuge mit Luftbereifung darf das Gesamtgewicht 15 000 kg, für andere Kraftfahrzeuge 9000 kg nicht übersteigen. Die Ladung darf nicht mehr als 2,30 m breit sein und über das hintere Ende des Fahrzeugs nicht mehr als 4,50 m hinausragen. Ladungen, die nach hinten mehr als 1 m hinausragen, müssen am Ende durch Lappen oder dergleichen kenntlich gemacht werden. Kein Teil des Fahrzeugs oder der Ladung darf auf der Erde schleifen; Plantücher müssen fest angeschnürt sein, doch darf dazu kein Draht verwendet werden. Fallen Teile der Ladung auf die Straße, so sind sie sofort zu entfernen; ist dies nicht möglich, so sind Maßnahmen zu treffen, um Unfälle oder Verkehrsstörungen auszuschließen. Ladungen, durch die Belästigung der Wegebenutzer und Fußgänger zu befürchten ist, müssen in geschlossenen oder Spezialfahrzeugen befördert werden. Die Beförderung von Mineralsäuren, Mineralölen, feuergefährlichen Stoffen, Sprengstoffen usw. unterliegt besonderen Vorschriften.

Landsberger Allee-Brücke (im Zuge der Landsberger Allee) gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für alle übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Landsberger Chaussee über Marzahn bis zur Stadtgrenze ist Hauptverkehrsweg.

Landsberger Straße ist Einbahnstraße von der Kleinen Frankfurter Straße bis zum Alexanderplatz.

Landstraße (Wannsee) von der Königstraße über Pfaueninsel, Moorlake bis zur Glienicker Brücke (Potsdam) gesperrt für den Kraftfahrzeugverkehr.

Länge der Fahrzeuge, siehe Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Länge von Fahrzeugzügen siehe Fahrzeugzüge.

Langensee siehe Uferpromenaden.

Langsam fahrende Fahrzeuge haben nach Möglichkeit die äußerste rechte Seite der Fahrbahn einzuhalten.

Lärchenweg (Charlottenburg). Höchstgeschwindigkeit für alle Fahrzeuge 8 km.

Lastdreiräder siehe Fahrräder.

Lastfahrzeuge sind Fahrzeuge, die durch Bauart, Tragfähigkeit und Einrichtung zur Beförderung von Lasten bestimmt sind (also auch Liefer- und Schnellastkraftwagen, siehe diese). Wo die Fahrbahn daneben genügend Raum läßt, ist ihnen das Befahren der Straßenbahngleise in der Längsrichtung verboten. Verkehrsstraßen erster Ordnung dürfen in der Zeit von 8 bis 20 Uhr von Lastfahrzeugen, Handwagen und Handkarren in der Längsrichtung im Durchgangsverkehr nicht befahren werden; Fahrzeuge, die zur Beförderung von Lasten bestimmt sind, und deren Gesamtgewicht einschließlich der Ladung 2,5 t nicht überschreitet, gelten im Sinne dieser Bestimmung nicht als Lastfahrzeuge, wenn sie nach der Bauart eine Geschwindigkeit von 40 km entwickeln können.

Lastfuhrwerke siehe Fuhrwerke.

*) Fortsetzung aus Heft 14, S. 293.

Lastkraftwagen siehe Lastfahrzeuge, Schnellastkraftwagen.

Lauterstraße (Friedenau) ist Einbahnstraße von der Niedstraße bis zur Rheinstraße.

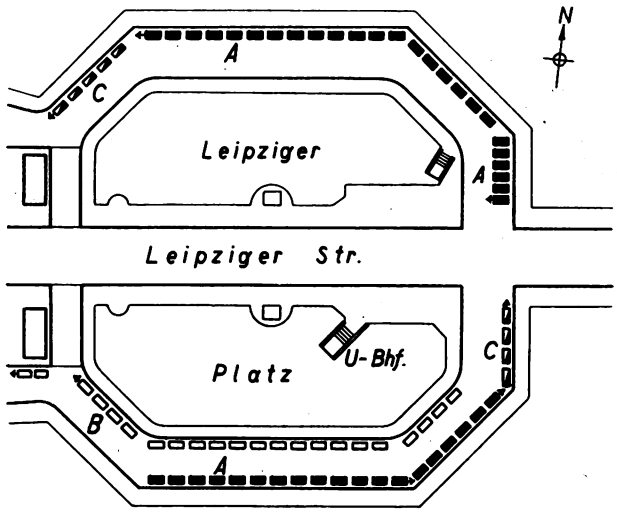
Laurenzstraße (Cöpenick) ist Einbahnstraße von der Schloßstraße zur Kirchstraße, ist aber auf diesem Teil für den Durchgangsverkehr mit Fahrzeugen aller Art gesperrt.

Lazarusstraßenbrücke (im Zuge der Lazarusstraße, Spandau) gesperrt für Fahrzeuge mit über 4 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für alle übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Leichenzüge dürfen nicht in ihrer Bewegung gehindert werden, z. B. durch Durchfahren.

Leipziger Platz (Durchfahrt im Zuge der Leipziger Straße) ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Nächstgelegene Parkplätze sind:

a) auf der Nordseite vor Wertheim senkrecht zur Gehbahn bis zum Halteplatz für Autotaxen am Palasthotel,
b) auf der Südseite entlang der Gehbahn vom Fürstenhof bis zum Landwirtschaftsministerium.



A = Privatwagen und bestellte Kraftdroschken.
B = Unbestellte Kraftdroschken. C = Pferdedroschken

Leipziger Straße ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) auf der Nordseite des Leipziger Platzes vor Wertheim senkrecht zur Gehbahn bis zum Halteplatz am Palasthotel,
b) auf der Südseite des Leipziger Platzes entlang der Gehbahn vom Fürstenhof bis zum Landwirtschaftsministerium,
c) in der Mitte der Wilhelmstraße zwischen Leipziger und Prinz-Albrecht-Straße im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen in einer Länge von 90 m in der Längsrichtung,
d) in der Mitte der Wilhelmstraße zwischen Leipziger Straße und Wilhelmplatz,
e) auf dem Wilhelmplatz und in der Kaiserhofstraße entlang der Gehbahn auf der Häuserseite in der Längsrichtung bis zur Mauerstraße,
f) in der Krausenstraße zwischen Markgrafenstraße und Jerusalemer Straße senkrecht zur Gehbahn bis zum Warenhaus Tietz,
g) am Dönhoffplatz auf der Häuserseite von der Jerusalemer bis zur Kommandantenstraße in der Längsrichtung entlang der Gehbahn,
h) in der Friedrichstraße (siehe diese), in der Mauerstraße, in der Kommandantenstraße und Wallstraße.

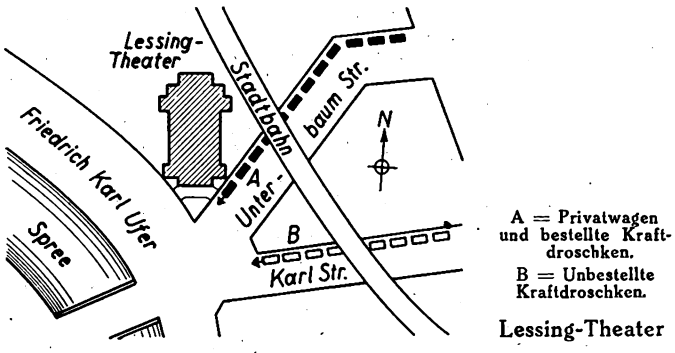
Lennéstraße ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Mitte der Siegesallee vom Kemperplatz ab in der Längsrichtung in einer Länge von 120 m,
b) in der Friedrich-Ebert-Straße von der Lennéstraße in Richtung auf das Brandenburger Tor senkrecht zur Gehbahn entlang der Mittelpromenade.

Lessing-Theater (Friedrich-Karl-Ufer 1). Anfahrt von der Unterbaumstraße nach dem Friedrich-Karl-Ufer. Die nächstgelegenen Parkplätze sind: für Privatwagen und bestellte

Digitized by Google

Autotaxen in der Unterbaumstraße von der Luisenstraße ab in Richtung auf die Kronprinzenbrücke; unbestellte Autotaxen in der Karlstraße in Richtung auf die Kronprinzenbrücke.



Lessing-Theater

Leuchtschildkröten. Als solche bezeichnet man in das Pflaster der Fahrbahn eingelassene, eiserne, verglaste Leuchtanlagen, die dazu dienen, den Mittelpunkt von Kreuzungen, wie überhaupt der Fahrbahn zu bezeichnen. Sie sind immer in der Fahrtrichtung auf der rechten Seite zu umfahren.

Leykestraße ist gesperrt für den Durchgangsverkehr.

Lichterfelder Straße (Steglitz). Der Fahrzeug- und Reitverkehr ist während des Wochenmarktes zwischen der Seestraße und der Mariendorfer Straße.

Lichtsignale. Im Sinne der Straßenordnung versteht man darunter in erster Linie die von den Verkehrssignalgeräten gegebenen Zeichen zur Regelung des Verkehrs. Wegebenutzer und Fußgänger haben den Zeichen Folge zu leisten. Rotes Licht bedeutet „Halt"!: Es sperrt die Straße außerhalb der Schutzwege für jeden Verkehr. Die Fahrzeuge haben, dicht aufgefahren, hinter- und nebeneinander so weit vor dem Schutzweg anzuhalten, daß kein Teil eines Fahrzeugs in ihn hineinragt. Fahrzeuge, die rechts einbiegen wollen, haben sich hierbei möglichst weit rechts, solche, die links einbiegen wollen, möglichst weit links zu halten. Straßenbahngleise sind frei zu lassen, soweit neben ihnen mindestens ein Fahrzeug stehen kann.

Gelbes Licht bedeutet „Achtung, Anhalten"! und kündigt den Wechsel an. In der bisher freigegebenen Straße darf kein Fahrzeug mehr den Schutzweg überfahren. Die auf den Schutzwegen oder der Straßenkreuzung befindlichen Fahrzeuge haben sie schnellstens zu verlassen. Fußgänger haben die Schutzwege zu räumen und dürfen sie nicht neu betreten.

Grünes Licht bedeutet „Freie Fahrt!" und gibt die Straße für den Verkehr frei. Fußgänger haben in gleicher Richtung mit dem Fahrzeugverkehr die Fahrbahn auf den Schutzwegen beschleunigt zu überschreiten. Fahrzeuge dürfen sowohl nach links wie nach rechts abbiegen, dabei jedoch nicht geradeaus fahrende Fahrzeuge behindern. Links einbiegende Fahrzeuge dürfen diese Bewegung nur ausführen, soweit sie dabei den entgegenflutenden Fahrzeugverkehr nicht stören; besteht diese Gefahr, so ist erst auf das Zeichen „Achtung, Anhalten"! (gelbes Licht) abzubiegen. Straßenbahngleise in der freigegebenen Richtung sind freizuhalten.

Lichtsignalregelung siehe Verkehrsregelung.

Lichtspielhäuser. Wegen der Anfahrt siehe Anfahrt vor Theatern und einigen der bedeutendsten Lichtspielhäusern.

Lichtzeichen siehe Lichtsignale.

Lieferwagen (Kraftfahrzeuge) siehe Schnellastkraftwagen.

Lindenweg (Weissensee) gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Linienstraße ist Einbahnstraße vom Koppenplatz zur Neuen Königstraße.

Linkstraße ist Einbahnstraße von der Ausfahrt des Wannseebahnhofs (Eichhornstraße) zur Potsdamer Straße.

Luisenweg (Reinickendorf) ist Einbahnstraße von der Hauptstraße bis zum Freiheitsweg.

Luisen-Theater (Reichenberger Straße 34). Anfahrt von der Mariannen- zur Manteuffelstraße.

Luna-Park (Halensee, Kurfürstendamm 124a). Anfahrt von der Bornimer zur Margaretenstraße.

Lustspielhaus (Friedrichstraße 236). Anfahrt von der Hedemannstraße zum Belle-Alliance-Platz.

Lützowufer ist Einbahnstraße vom Gartenufer bis zur Genthiner Straße.

M

Malchow. Straße nach Karow ist Hauptverkehrsweg.

Malchsee siehe Uferweg.

Marktstraße (Spandau) ist Einbahnstraße von der Charlottenstraße bis zum Markt.

Marktverkehr siehe Am Königsgraben, Ackerstraße, An der Spandauer Brücke, Dircksenstraße, Gontardstraße, Klosterstraße, Kalandsgasse, Kaiser-Wilhelm-Straße, Invalidenstraße, Lichterfelder Straße, Pappelplatz, Rochstraße, Neue Friedrichstraße, Panoramastraße.

Mariannenplatz (westlicher Fahrdamm) von der Wrangelstraße bis zur Waldemarstraße ist für den Durchgangsverkehr mit Fahrzeugen aller Art gesperrt.

Markusstraße ist Einbahnstraße von der Lange Straße bis zur Paul-Singer-Straße.

Marmorhaus (Kurfürstendamm 236). Anfahrt von der Joachimsthaler Straße nach Auguste-Victoria-Platz.

Marmorsaal (Zoologischer Garten, Budapester Straße). Anfahrt von der Corneliusbrücke zur Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche.

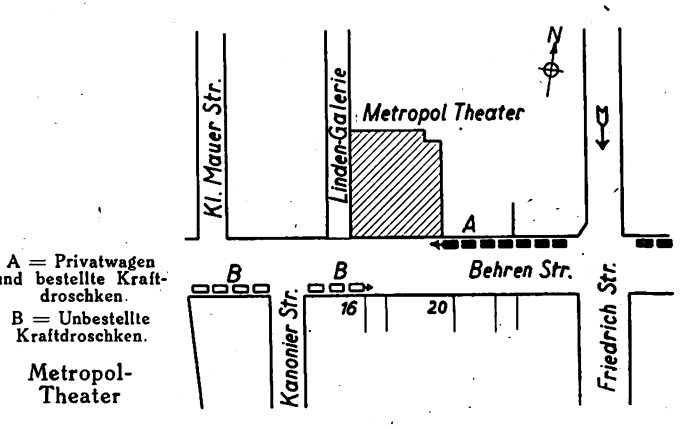
Mauerstraße (Mitte) ist Einbahnstraße von der Behrenstraße bis zur Kronenstraße.

Mauerstraße (Spandau) ist Einbahnstraße von der Breite Straße bis zur Potsdamer Straße.

Mecklenburgische Straßen-Brücke (im Zuge der Mecklenburgischen Straße) ist gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht.

Meistersaal (Köthener Straße 38). Anfahrt von der Bernburger Straße zur Königgrätzer Straße.

Metropol-Theater (Behrenstraße 55—57). Anfahrt von der Friedrichstraße zur Kanonierstraße.



Metropol-Theater

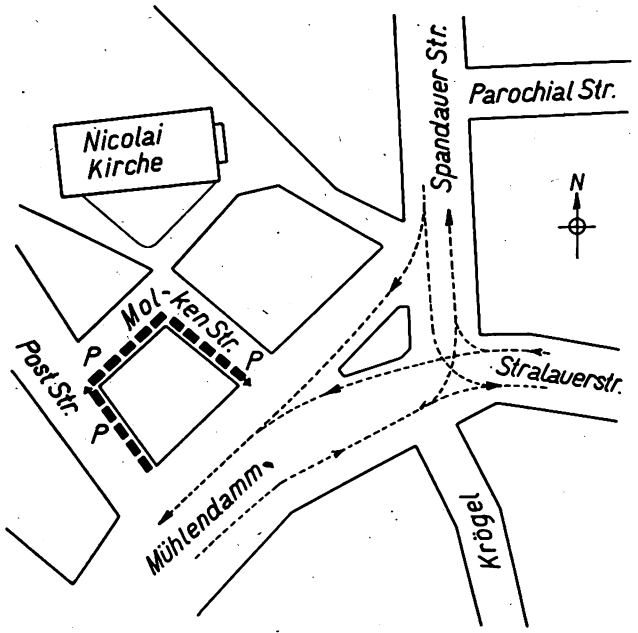
Militärfahrzeuge siehe Wehrmacht.

Mittelweg ist zwischen Kopfstraße und Lessingstraße gesperrt für den Durchgangsverkehr.

Möckernstraße ist Einbahnstraße vom Tempelhofer Ufer bis zur Teltower Straße.

Digitized by Google

Molkenmarkt ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind in der Poststraße, vom Molkenmarkt ab um den Häuserblock Molkenstraße in der Längsrichtung längs der Gehbahn.



Molkenmarkt P = Parkplätze

Mönchstraße (Spandau) ist Einbahnstraße von der Potsdamer Straße zur Breite Straße.

Monumentenbrücke im Zuge der Monumentenstraße gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Moorlake siehe Landstraße.

Mozart-Lichtspiele (Nollendorfplatz 5). Anfahrt von der Motzstraße bzw. Kleiststraße zur Maaßenstraße.

Müggelheimer Chaussee ist Hauptverkehrsweg von der Oberspreestraße bis zur Müggelheimer Straße.

Müggelheimer Straße ist Hauptverkehrsweg von der Müggelheimer Chaussee bis zur Stadtgrenze.

Müggelsee siehe Uferpromenade.

Mühlendamm ist Verkehrsstraße erster Ordnung. Die nächstgelegenen Parkplätze sind:

a) in der Kommandantenstraße (Dönhoffplatz) im Anschluß an den Halteplatz für Autotaxen an der Leipziger Straße in der Längsrichtung längs der Gehbahn in einer Länge von 18 m,

b) in der Mitte der Wallstraße vom Ein- bzw. Ausgang der U-Bahn an der Grünstraßenbrücke in der Längsrichtung zum Spittelmarkt hin in einer Länge von 18 m,

c) in der Friedrichsgracht längs der Wasserseite von der Gertraudtenstraße bis zur Scharrenstraße,

d) in der Straße An der Fischerbrücke längs der Spree vom Mühlendamm ab in einer Länge von 120 m,

e) auf dem Petriplatz um die Kirche herum im Anschluß an die Haltestelle für Autotaxen längs der Gehbahn,

f) in der Poststraße vom Molkenmarkt ab um den Häuserblock Molkenstraße in der Längsrichtung längs der Gehbahn

Mühlenfließbrücke (im Zuge der Friedrichshagener Straße) gesperrt für Fahrzeuge mit über 10 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Mühlenwegbrücke (im Zuge des Mühlenweges) gesperrt für Fahrzeuge mit über 5,5 t Gesamtgewicht. Höchstgeschwindigkeit für alle Lastfahrzeuge und Fuhrwerke 8 km, für die übrigen Kraftfahrzeuge 15 km.

Musikhochschule (Hardenbergstraße). Anfahrt von der Hardenbergstraße (Zoo) nach der Kurfürstenallee, oder von der Fasanenstraße nach Knie.

N

Nachtzeit siehe Dunkelheit.

Nebel siehe Beleuchtung, Fahrgeschwindigkeit.

Nebeneinanderfahren siehe Radfahrer, Kinderwagen, Krankenstühle.

Nelson-Künstlerspiele (Kurfürstendamm 217). Anfahrt von der Fasanen- zur Meinekestraße.

Nettelbeckstraße ist Verkehrsstraße erster Ordnung.

Neue Friedrichstraße ist Einbahnstraße von der Klosterstraße bis zur Königstraße und von der Voltaire- bis zur Schicklerstraße. Zwischen der Königstraße und der Straße An der Spandauer Brücke ist der Durchgangsverkehr an Werktagen von 5 bis 11 Uhr nur Marktfahrzeugen gestattet. Das Halten von Fahrzeugen, die ausschließlich dem engeren Marktverkehr dienen, ist an Markttagen von 13 bis 16 Uhr zwischen der Königstraße und der Straße An der Spandauer Brücke verboten.

Neue Grünstraße ist Einbahnstraße von der Seydelstraße bis zur Wallstraße.

Neue Königstraße ist Einbahnstraße vom Alexanderplatz bis zur Linienstraße.

Neue Krugallee (Treptow) ist Hauptverkehrsweg zwischen der Baumschulenstraße und der Markgrafenbrücke.

Neue Promenade ist Verkehrsstraße erster Ordnung zwischen dem Zwirngraben und Hackeschen Markt, ist Einbahnstraße von der Burgstraße bis zum Hackeschen Markt.

Neumanngasse ist Einbahnstraße von der Brüderstraße zur Breite Straße.

Neues Theater am Zoo (Jebensstraße 2). Anfahrt von der Hardenbergstraße nach der Durchfahrt durch den Stadtbahnbogen.

Niederneuendorfer Weg ist zwischen Kreiskraftwerk und Stadtgrenze gesperrt für Fahrzeuge mit über 2,5 t Gesamtgewicht.

Niederwallstraße ist Einbahnstraße von der Alten Leipziger Straße zum Spittelmarkt.

Niedstraße ist Einbahnstraße von der Rheinstraße zur Lauterstraße (vor dem Rathaus Friedenau).

Nummernschild siehe Kennzeichen.

O

Oberseestraße (Weißensee) gesperrt für Fahrzeuge mit über 3 t Gesamtgewicht.

Oberspreestraße (Niederschöneweide) ist Hauptverkehrsweg von der Berliner Straße bis zur Müggelheimer Chaussee.

Oberwallstraße ist Einbahnstraße von der Französischen Straße zur Straße Unter den Linden.

Oberwasserstraße ist Einbahnstraße von der Jungfernbrücke zur Gertraudtenbrücke.

Obstreste, siehe Verunreinigen der Straßen.

Ohmstraße ist Einbahnstraße von der Cöpenicker Straße zur Rungestraße.

Omnibushaltestellen, siehe Halten, Vorbeifahren.

Oper, siehe Staatsoper am Platz der Republik, Staatsoper Unter den Linden, Städtische Oper in der Bismarckstraße.

Oranienburger Chaussee ist Hauptverkehrsweg von der Stadtgrenze bis zur Berliner Straße (Hermsdorf).

Oranienburger Straße ist Einbahnstraße vom Hackeschen Markt zum Monbijouplatz.

Oranienburger Straße (Wittenau) ist Hauptverkehrsweg von der Bahnhofstraße an bis zum Oraniendamm.

Oranienburger Tor (Spandau) ist gesperrt für den gesamten Fahrzeugverkehr.

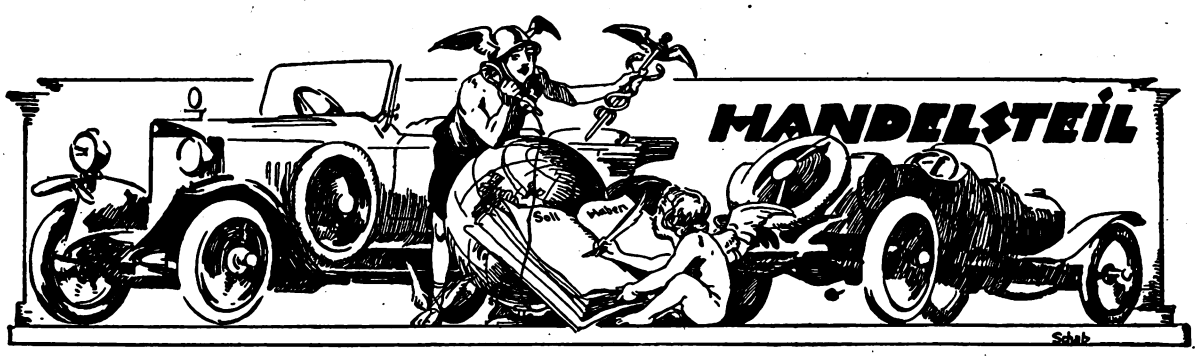
Oraniendamm ist Hauptverkehrsweg von der Oranienburger bis zur Berliner Straße (Hermsdorf).

Oskarstraße (Lichtenberg) ist Einbahnstraße von der Straße am Walde bis zum Hegemeisterweg.

Ostseestraße ist Hauptverkehrsweg.

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

Digitized by Google



Unzulängliche Absatzentwicklung auf dem deutschen Automarkt

Die Hoffnungen der Industrie auf eine mehr als saisonmäßige Belebung des Automarktes im August haben sich nicht erfüllt. Lediglich Kleinautos mit einem Hubraum bis zu einem Liter wurden im Juli und August zu etwa 70 Prozent mehr verkauft als in der gleichen Zeit des Vorjahres; gleichzeitig hat allerdings die Zahl der in dieser Klasse konkurrierenden Typen eine starke Vermehrung erfahren. Auch der Absatz in schweren Wagen mit vier und mehr Liter Zylinderinhalt war um etwa 12 Prozent besser als im August 1928. Unbefriedigend blieb dagegen der für die Gestaltung des Automarktes vor allem wichtige Absatz in den mittleren Wagenklassen von 1,5 bis 3 Liter. — Nach Angaben von 22 Werken liegen die Gesamtablieferungen der Industrie in den letzten beiden Monaten mengenmäßig um etwa 10 Prozent höher als 1928. Darin ist zum Teil lediglich ein Ausgleich für die sehr absatzschwachen Wintermonate zu sehen.

Nach der bisherigen Entwicklung wird voraussichtlich die deutsche Gesamtproduktion 1929 die des Vorjahres um etwa 5 Prozent überschreiten. Dieses Ergebnis dürfte indessen zur Alimentierung der durch Rationalisierungsmaßnahmen gesteigerten Produktionskapazität der Automobilindustrie nicht ausreichen, denn es entspricht nicht dem erfahrungsgemäß abschätzbaren natürlichen Produktionszuwachs. Die Fabrikläger sind entsprechend groß. Von besonderen Verschiebungen der einzelnen Werke untereinander abgesehen, dürfte infolgedessen die Lage der Automobilindustrie im laufenden Jahre keine Besserung erfahren. Die erhebliche Umsatzsteigerung, die dazu notwendig gewesen wäre, hätte angesichts der in Deutschland gegebenen Produktionsbedingungen und Geldmarktverhältnisse nur durch eine entsprechende Zollerhöhung erreicht werden können. — Aber auch abgesehen von diesem Nahrungsentzug, den die deutschen Werke durch die sich ständig verschärfende Konkurrenz der Amerikaner erleiden, ist die Aufnahmefähigkeit des deutschen Automarktes hinter den Schätzungen zurückgeblieben, die in- und ausländische Fabriken auf Grund der nicht ungünstigen Entwicklung der deutschen Wirtschaft vorgenommen hatten. Eine wesentliche Ursache für den schleppenden Absatz ist in einer psychologisch bedingten Zurückhaltung der Käufer zu suchen, hervorgerufen durch die Ungewißheit der politischen und wirtschaftlichen Entwicklung, vor allem aber in der sehr fühlbaren Kapitalknappheit, deren Auswirkung durch die schwierige Lage des Autohandels und die Mißstände, die sich vielfach infolge unsachgemäßer Absatzfinanzierung ergeben haben, noch verstärkt wurde. Der Charakter dieser Ursachen, die für den auf Störungen besonders empfindlich reagierenden Autoabsatz naturgemäß eine besondere Bedeutung haben, macht jetzt nach Bereinigung der außenpolitischen Fragen und bei der auf weite Sicht zu erwartenden Erleichterung des Geldmarktes eine relative Besserung des Automarktes sehr wahrscheinlich. *1726*

Steigende Einfuhr von Explosionsmotoren

Die seit Jahren ununterbrochen anwachsende Einfuhr von Explosionsmotoren hat in den ersten sieben Monaten 1929 mit 67 259 Stück (jeweils Januar bis Juli 1928: 38 842, 1927: 15 415, 1926: 3883) einen neuen Rekordstand erreicht. Die wertmäßig geringere Steigerung um nur 23 Prozent gegenüber dem Vorjahr auf 20,5 Mill. RM. erklärt sich einmal aus einem Preisrückgang, hauptsächlich aber aus einer Verschiebung zugunsten der Kraftradmotoren infolge der stark gestiegenen deutschen Motorradproduktion. Für die deutsche Automobilindustrie bedenklich ist jedoch jener etwa 44 Prozent betragende Teil dieser Einfuhr, der an die zehn in Deutschland befindlichen Montagewerkstätten ausländischer Fabriken geht. Diese haben, entsprechend der wachsenden Motoreneinfuhr, ihre Produktion in einem Maße gesteigert, das für die deutsche Automobilindustrie einen bedrohlichen Nahrungsentzug bedeutet. An dieser Situation hat auch der lediglich saisonmäßig bedingte Rückgang der Einfuhr von Explosionsmotoren im Juli auf 8742 Stück gegenüber 11 492 im Vormonat nichts geändert. Der Gesamtwert der deutschen Personenwagenausfuhr in den ersten sieben Monaten 1929 in Höhe von 21,379 Mill. RM. wird allein durch die Motoreneinfuhr im Wert von 20,510 Mill. RM. beinahe aufgewogen. *1727*

Ein Kraftfahrzeug auf 38 Personen in Sachsen

Wie das Statistische Landesamt des Freistaates Sachsen berichtet, wurden am 1. Juli 1929 in Sachsen 134 582 Kraftfahrzeuge festgestellt, was gegen das Vorjahr ein Mehr von 28,2 Prozent bedeutet. Unter den Kraftfahrzeugen befanden sich 47 398 Großkrafträder, 46 061 Personen- und 15 796 Lastkraftwagen. Die Zahl der Kleinkrafträder ist von 10 708 in 1928 auf 23 414 gestiegen. Während im Jahre 1921 auf 365 Personen ein Kraftfahrzeug kam, entfällt heute schon auf je 38 Personen ein Fahrzeug. *1719*

Guter Geschäftsgang bei der österreichischen Lastkraftwagen-Industrie

Die Lage der österreichischen Automobilindustrie, soweit ihr Beschäftigungsgrad in Frage kommt, ist ungleichmäßig. Die Hersteller von Lastkraftwagen und Autoomnibussen berichten über eine zufriedenstellende Beschäftigung, während die reinen Personenwagenfabriken infolge der billigeren Auslandskonkurrenz über einen wenig günstigen Absatz klagen. Die Autobusbestellungen der Gemeinden sind zwar zum großen Teil ausgeführt, doch liegen schon bereits zahlreiche Nachbestellungen vor, so daß dieser Fabrikationszweig etwa einen Ausgleich bietet. *1716*

Der russische Vertrag der Austin & Co. bestätigt

Die Hauptverwaltung des russischen Maschinenbaues hat den Vertrag mit der amerikanischen Baufirma Austin & Co. wegen Uebernahme der Bauleitung der großen Automobilfabrik in Nishni-Nowgorod bestätigt. Mit dem Bau der Fabrik soll am

Digitized by Google

1. Mai 1930 begonnen werden. Bis dahin werden alle Vorarbeiten, darunter der Bau mehrerer Zufahrtlinien, beendet. Die Firma Austin & Co. hat sich verpflichtet, den Bau der Fabrik innerhalb von 15 Monaten zu beenden. Da die Durchführung der Bauarbeiten 60 Millionen Ziegel erfordert, muß eine neue Ziegelei mit einer Jahresproduktion von 30 Millionen Ziegel gebaut werden, für welche die Ausrüstung aus dem Auslande bezogen werden soll. (B. T.) *1721*

Ford in Polen

Wie der in Warschau eingetroffene Generaldirektor der Ford-Werke in Detroit, Sorensen, Pressevertretern gegenüber erklärt, ist die Frage des Baues einer Automobilfabrik in Polen endgültig geklärt. Die vorbereitenden Bauarbeiten sollen bereits in nächster Zeit in Angriff genommen werden. Die Fabrik werde 600 bis 700 Arbeiter beschäftigen und zunächst etwa 50 Wagen täglich fertigstellen. *1722*

Kraftfahrzeuge auf der Leipziger Frühjahrsmesse 1930

Wie wir hören, wird sich nach einem Beschluß des Reichsverbandes der Automobil-Industrie e. V. als Spitzenorganisation der deutschen Kraftfahrzeugindustrie die Fahrzeug- und Karosserieindustrie an der Leipziger Frühjahrsmesse 1930 mit einer umfangreichen Ausstellung von Zugmaschinen, Anhängern, Kippern und Elektrokarren beteiligen. Damit erfährt die Leipziger Technische Messe eine Erweiterung, die schon lange von allen Interessenten als überaus dringlich gefordert wurde. *1720*

Polnische Automobilia

Die Zahl der in Polen am 1. Januar registrierten mechanischen Fahrzeuge mit Ausnahme der militärischen betrug nach der amtlichen Statistik 34 298, davon 29 423 Automobile und 4597 Motorräder. Unter den Autos gab es 15 670 Privatwagen, 6016 Taxen, 2841 Autobusse und 4896 Lastwagen. Die Zahl hat sich seit 1928 um 33,7 Prozent erhöht. *1688*

Die Königsberger Straßenbahnwagen erhalten Fahrtrichtungsanzeiger

Die Königsberger Straßenbahnverwaltung hat eine begrüßenswerte Neuerung eingeführt und in diesen Tagen an sämtlichen Motor- und Anhängewagen der Straßenbahn Fahrtrichtungsanzeiger anbringen lassen. Diese Anzeiger befinden sich unmittelbar auf dem Nummernschild der betreffenden Linien. *1689*

Große Händlerbestände in den Vereinigten Staaten

Der letzte Ausweis der General Motors Co. läßt erkennen, daß die Händlerbestände im vergangenen Monat wiederum um 8000 Wagen zugenommen haben, so daß die Bestände der Händler an Wagen der General Motors seit Jahresbeginn um rund 100 000 Stück gestiegen sind. In den ersten sieben Monaten des laufenden Jahres lieferte der Konzern seinen Händlern 1 361 000 Wagen, von denen die Händler nur 1 262 000 Wagen verkauften. Nach Ansicht der amerikanischen Fachleute ist diese Tendenz auch bei den meisten anderen Automobilfabriken festzustellen. Als Hauptgrund dafür wird die Wiederaufnahme der Ford-Produktion bezeichnet. *1707*

Neue Autostraßen in der Tschechoslowakei

In der Tschechoslowakei wird dem Autostraßenbau von seiten der Behörden starke Beachtung geschenkt, eine Folge des immer stärker werdenden Verkehrs. Der Ausbau des Prag—Kolin—Pardubitzer Straßennetzes wird dabei vor allem berücksichtigt, da hierüber die neuen, allen modernen Anforderungen entsprechenden Autostraßen nach Mähren und weiterhin in die Slowakei geführt werden sollen. Mit der Beendigung der Straßenbauten Prag—Kolin wird noch im Laufe dieses Jahres zu rechnen sein, während die weitere Strecke im Frühjahr des nächsten Jahres fertiggestellt werden soll. *1708*

Nur noch Luftbereifung bei der Berliner Verkehrsgesellschaft

Die seit längerer Zeit bei den Berliner Omnibussen durchgeführten Versuche mit Luftbereifung sind nunmehr abgeschlossen. Man hat sich für Luftbereifung entschieden. Die Gesellschaft wird daher nach und nach sämtliche Omnibusse — soweit es die Bauart der Wagen zuläßt — mit Luftreifen ausrüsten. Die neuen Wagen, die in letzter Zeit in Betrieb genommen sind, haben bereits alle Luftreifen erhalten.

Strukturänderungen in der amerikanischen Automobilausfuhr

Wo es irgendwie wirtschaftlich tragbar erscheint, errichten heute die amerikanischen Automobilfabriken Montagewerkstätten in den einzelnen Importländern. So ist es nicht weiter verwunderlich, wenn in der amerikanischen Automobilausfuhr eine wesentliche Strukturänderung eingetreten ist. Die Ausfuhr fertiger Wagen ist zwar in den ersten fünf Monaten noch von 206 000 auf 271 000 Stück und dem Werte nach von 149 auf 189 Millionen Dollar gestiegen, gleichzeitig ging aber auch der Ausfuhrwert der Einzelteile von 25 auf 63 Millionen Dollar. Während die Ausfuhr fertiger Wagen also nur um 21 Prozent stieg, stieg die Ausfuhr der Einzelteile um 152 Prozent. In der Ausfuhr nach Europa sind die fertigen Wagen sogar von 53,2 auf 51,9 Millionen Dollar zurückgegangen, während die zerlegten Wagen von 2,4 auf 18,9 Millionen Dollar gestiegen sind. *1717*

Firmenberichte

Die neue Citroën-Fabrik. Das Zweigwerk der französischen Citroën-Werke, das auf belgischem Boden errichtet werden soll, wird an der holländisch-belgischen Grenze zwischen Selzaete und Terdonck erbaut. *1704*

Minerva-Motors. Die Minerva-Motors, unter deren Führung sich die belgischen Automobilfabriken zur Abwehr der amerikanischen Konkurrenz zusammenschließen wollen, dürfte auch in diesem Jahre wieder einen befriedigenden Abschluß vorlegen. Wie verlautet, wird die Dividende voraussichtlich wieder in der Form von Gratisaktien ausgeschüttet. *1705*

NSU nach der Sanierung. Die NSU Vereinigte Fahrzeugwerke AG. in Neckarsulm legt jetzt ihren ersten Abschluß nach der erfolgten Sanierung vor. Einem Rohgewinn von 6,06 (6) Millionen RM. stehen Unkosten von 3,6 und Steuern und sonstige Lasten von 1,2 (i. V. zusammen 14,13) Mill. RM. gegenüber. Für Abschreibungen wurden 1,14 Mill. RM. aufgewendet. Es verbleibt ein Reingewinn von 123 000 RM., der vorgetragen werden soll. In der Bilanz figurieren (in Mill. RM.) Bankverpflichtungen mit 3,53 (7,64), Hypotheken mit 1,98 (2,06), Akzepte mit 4,87 (4,71) und 19,45 Finanzakzepte, Kreditoren mit 5,17 (6,97). Auf der anderen Seite erscheinen Außenstände mit 5,01 (18,09), Warenvorräte mit 11.51 (14,89), Effekten mit 1,98 und Beteiligungen mit 3 (i. V. Beteiligungen und Wertpapiere zusammen 8,46). Das auf 10 Millionen RM. erhöhte Aktienkapital wurde am 31. Dezember 1928 voll eingezahlt. Die einzelnen Sanierungsmaßnahmen sind, wie mitgeteilt wird, inzwischen durchgeführt. An die Schapiro-Gruppe sind sämtliche Grundstücke und Gebäude der Gesellschaft in Groß-Berlin bzw. die Beteiligungen der Gesellschaft an diesen Liegenschaften und der Besitz der Gesellschaft an Aktien der Berliner Tochtergesellschaften und Forderungen an diese sowie die Forderungen aus Trust-Debitoren verkauft

Digitized by Google

worden. Zur Geschäftslage wird ausgeführt, daß trotz des strengen Winters bis heute, besonders in Motorrädern, befriedigende und lohnende Umsätze erzielt werden konnten. *1706*

Starke Produktionseinschränkung bei Opel. Gegenüber 340 Wagen Anfang September 1928 werden zurzeit bei Opel täglich nur 140 Wagen fertiggestellt. Künftig soll nur noch an drei Tagen in der Woche gearbeitet werden. Trotz wiederholten Preisabbaues hat der Rückgang des Absatzes nicht aufgehalten werden können, allerdings darf man auch nicht vergessen, daß zurzeit eine fast den ganzen Betrieb umfassende Umstellung durchgeführt wird. *1700*

Interessennahme bei Fichtel & Sachs in der Motorradindustrie? Wie verlautet, beabsichtigen die Schweinfurter Präzisionskugellagerwerke Fichtel & Sachs AG., sich direkt an der Motorradindustrie zu interessieren. Angeblich soll dies auf dem Wege über die Ardie-Werk AG., Nürnberg (A.-K. 250 000 RM.), erfolgen, wobei nicht ersichtlich ist, ob auf dem Wege einer Interessennahme oder wie sonst. *1701*

Persischer Lastkraftwagenauftrag für die Vogtländische Maschinenfabrik AG., Plauen. Die persiche Regierung hat für das öffentliche Transportwesen bei der Vogtländischen Maschinenfabrik (Vomag) AG. in Plauen eine größere Anzahl von Lastkraftwagen in Auftrag gegeben. *1718*

Wanderer-Werke AG., Chemnitz. Obgleich die Umsätze der Stückzahl nach im großen und ganzen einigermaßen den Erwartungen entsprochen haben, und die Zahl der erzeugten und verkauften Wagen höher als im Vorjahre sein wird, beurteilt man die Dividendenaussichten bei den Wanderer-Werken nicht gerade günstig. Die erheblichen Kosten bei der Uebersiedelung der Automobilfabrikation in das neue vergrößerte Werk Siegmar, sowie die Einrichtungskosten für die neuen Wagentypen dürften den größten Teil des Gewinns absorbieren. *1712*

Aufnahme der Treckerproduktion bei Mercedes-Benz. Nachdem die Versuchsmodelle der Daimler-Trecker fertiggestellt sind und unter schwierigsten Bedingungen durchgeprobt wurden, wird laut „Motor-Kritik" demnächst mit der Serienfabrikation begonnen werden. *1711*

Die Ford-Fabrik in Jugoslawien 1930 in Betrieb. Der Bau der neuen Ford-Automobilfabrik in Barr (Jugoslawien) schreitet so rüstig fort, daß die Fabrik voraussichtlich schon im Herbst 1930 ihren Betrieb eröffnen wird. Von hier aus sollen die Balkanländer mit Ford-Wagen versorgt werden. *1709*

Aufnahme der Motorradproduktion durch die Fiat-Werke. Wie aus Turin gemeldet wird, haben die Fiat-Werke die Großproduktion von Motorrädern mit 250 ccm Inhalt aufgenommen. *1715*

Hansa-Automobilwerke AG. in Varel. Die Gesellschaft weist für das abgelaufene Geschäftsjahr einen Verlust auf (i. V. 18 066 RM. Reingewinn), der auf neue Rechnung vorgetragen werden soll.

Willys - Overland Co. Der Automobilkonzern Willys-Overland weist den im ersten Semester erzielten Reingewinn mit 4 155 478 Dollars gegen 5 641 517 Dollars in der gleichen Zeit des Vorjahres aus, was einem Gewinn je share von 1,20 Dollars gegen 2,01 Dollars im ersten Semester 1928 entspricht.

Mineralöl-Raffinerie vorm. A. Korff, Bremen. Die Verwaltung beantragt bei einer demnächst stattfindenden außerordentlichen Generalversammlung zur Beseitigung der Unterbilanz 1928 die Herabsetzung des Grundkapitals von 1,8 auf 0,3 Mill. RM. durch Zusammenlegung im Verhältnis von 6 : 1 und die Wiedererhöhung um 1,2 auf 1,5 Mill. RM. Schon das Geschäftsjahr 1927 hatte einen Verlust von 0,835 Mill. RM. ergeben.

Deutsche Edelstahlwerke AG. in Bochum. Es ist beim Demobilmachungs-Kommissar Antrag auf Genehmigung der Stillegung des Walzwerkes I der Stahlindustrie gestellt worden. Von der Stillegung würde eine Belegschaft von etwa 60 Mann betroffen werden. Es handelt sich hierbei um eine technische Maßnahme im Rahmen des Rationalisierungs - Programms. Die Betriebseinschränkung steht zum Teil gleichfalls im Zusammenhang mit den Konzentrationsmaßnahmen, zum Teil hat sie ihren Grund in den verschlechterten Absatzverhältnissen für Sonderstähle, die weitgehend von der Lage am Gesamteisenmarkt beeinflußt werden. Aus dem Abbau der Belegschaft kann hingegen auf die Edelstahlkonjunktur ein Rückschluß nicht gezogen werden. Die Gesamtbelegschaft der Deutschen Edelstahlwerke beträgt gegenwärtig etwa 4500 Mann.

Daimler - Benz AG. Der Umsatz betrug in den ersten acht Monaten dieses Jahres trotz der Beeinträchtigung durch die Kälteperiode rund 92 Millionen RM., somit rund 10 Prozent mehr als in der gleichen Zeit des Vorjahres. Die übliche saisonmäßige Drosselung der Produktion konnte in diesem Jahr später als im Vorjahr vorgenommen werden. Die Drosselung ist im wesentlichen durch Arbeitseinschränkung erfolgt.

Das neue Automobilmodell der Opel AG. Wie „New York Times" erfährt, werden die Opel-Werke in Rüsselsheim im Laufe der nächsten Monate ein neues Automobilmodell herausbringen, und zwar eine fünfsitzige zweitürige Innensteuerlimousine mit einem Motor von 5/25 PS. Der Preis soll 450 Doll., das sind 1890 RM., betragen. (Berl. Tgbl.)

Stoewerwerke AG., Stettin. Die bereits 1926 von der Generalversammlung gebilligte Kapitalerhöhung um 470 000 RM. auf 2 Mill. RM. soll wiederum in der am 28. 9. stattfindenden Generalversammlung genehmigt werden. Die Durchführungsfrist war bereits wiederholt, zuletzt am 31. 7. 29, abgelaufen. Jetzt scheint man auf Grund der Wiederaufnahme der Dividendenzahlung mit 6 Prozent an eine endliche Durchführung der Kapitalerhöhung zu glauben.

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Vergaser mit Beschleunigungspumpe

Um ein schnelles Vorwärtskommen des Kraftfahrzeuges in dem täglich wachsenden Verkehr zu ermöglichen, muß der Motor auch beim plötzlichen Oeffnen der Drosselklappe sofort einsetzen und kräftig anziehen, um so den Wagen in kürzester Zeit vom Fußgängertempo auf flotte Fahrt zu beschleunigen. Größere Geschmeidigkeit, geringerer Brennstoffverbrauch trotz der Mehrleistung sind weitere Anforderungen, die in diesem Zusammenhang an die Maschine gestellt werden. Von diesen Gesichtspunkten ausgehend, wurde der Pallas-Vergaser, Modell 1929, mit Beschleunigungspumpe geschaffen.

Der neue Pallas-Vergaser vermeidet das jedem Automobilisten bekannte, sogenannte Verschlucken des Motors, hervorgerufen durch den beim plötzlichen Gasgeben entstehenden Mangel an Brennstoff, der sich häufig durch Knallen im Vergaser bemerkbar macht und vielfach die Ursache von Vergaserbränden ist. Man braucht nicht mehr wie bisher zu versuchen, durch langsames, vorsichtiges Akzelerieren diesen Uebelstand zu vermeiden. Auch

Digitized by Google

ZF

ZAHNRADFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT FRIEDRICHSHAFEN A.B.

Z.F. Einheitsgetriebe

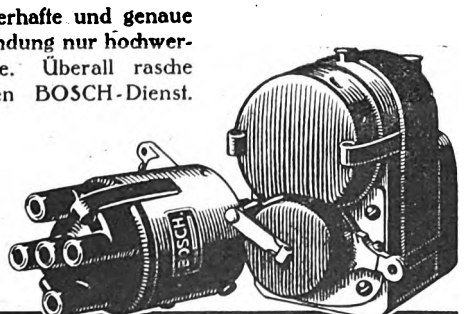
FABRIKATIONSNIEDERLASSUNG: BERLIN N 65 · GERICHTSTR. 23

Ein kräftiger Zündstrom

ist die Voraussetzung für den Betrieb jedes Kraftfahrzeugs. Seit mehr als 40 Jahren ist der BOSCH-Magnetzünder als Stromquelle hoch geschätzt. Überall da, wo es auf höchste Leistungsfähigkeit ankommt, wählt man in der ganzen Welt BOSCH-Zündapparate. Alle großen Rennen der letzten Jahre wurden mit BOSCH-Magnet- oder Batteriezündung gewonnen.

Vorzüge der BOSCH-Zündung:

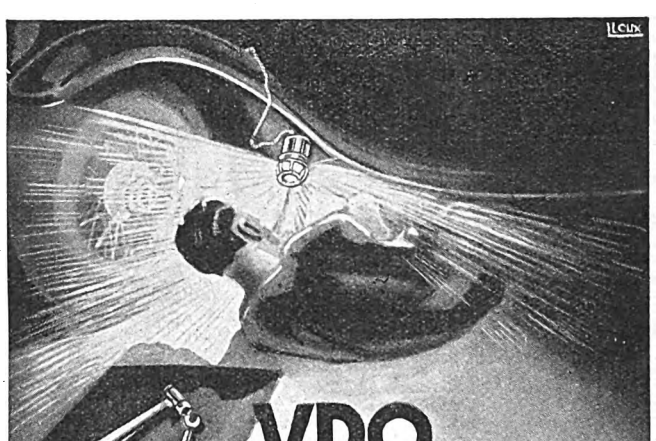
Besonders dauerhafte und genaue Bauart. Verwendung nur hochwertiger Werkstoffe. Überall rasche Hilfe durch den BOSCH-Dienst.



BOSCH

8022 i

ROBERT BOSCH A.-G., STUTTGART



VDO Magnet-Ableucht-Lampe

Größte Annehmlichkeit in unbequemer Situation!

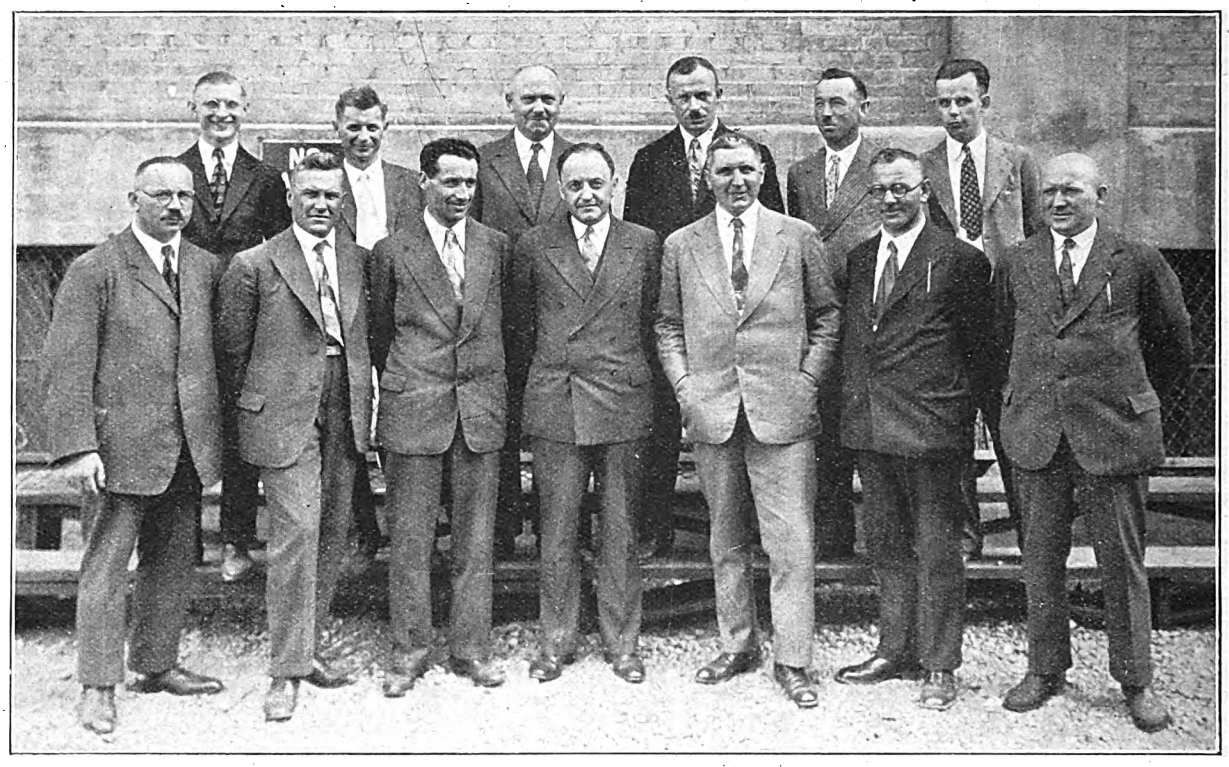
Haftet magnetisch. Beide Hände frei. Gutes Licht. Universell verwendbar als Ersatz für Wagenbeleuchtung, Rücklicht, Nebellicht, Standlicht, Garagenlicht, Ableuchtlampe, Sucher, Hilfslampe bei Reparaturen

Komplett nur RM. 12.–

VDO Tachometer A. G. (Deuta-OTA)

Frankfurt a. M. W 13 Berlin SO 36

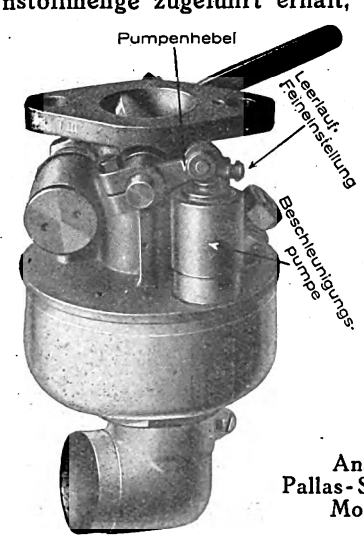
Digitized by Google



Vor einiger Zeit berichteten wir über den Besuch von Dr. Fritz Opel bei einer Reihe von amerikanischen Automobilfabriken. Ein Ergebnis dieser Fahrt ist, daß die Opel-Werke jetzt eine Anzahl Ingenieure nach Amerika geschickt haben, um sich an Ort und Stelle mit amerikanischen Arbeitsmethoden vertraut zu machen. Unser Bild zeigt die Abordnung mit den Leitern der AC Spark Plug Co., der größten Automobilzubehörfabrik der Welt, deren Erzeugnisse, AC-Zündkerzen, AC-Oelfilter, AC-Brennstoffpumpen, AC-Luftreiniger, AC-Geschwindigkeitsmesser usw., auch in Deutschland sehr geschätzt sind. *1724*

beim schärfsten Heruntertreten des Gaspedals zieht der Motor sehr schnell an, ohne auszusetzen.

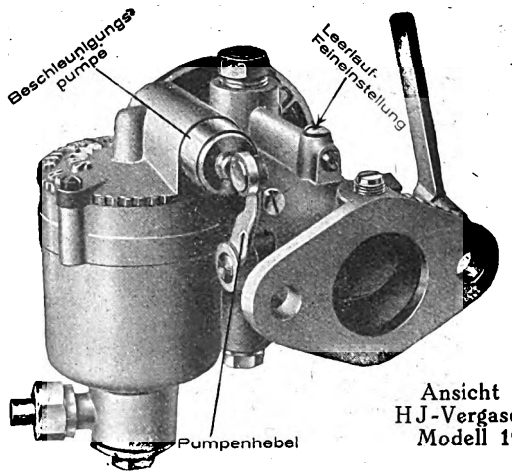
Die Pumpenwirkung stellt sich selbsttätig nach der gewünschten Beschleunigung ein, so daß der Motor hierdurch jeweilig diejenige zusätzliche Brennstoffmenge zugeführt erhält, die er zur plötzlichen Beschleunigung benötigt. Der Luftquerschnitt des Vergasers kann größer, die Brennstoffdüse kleiner gewählt werden, d. h. man kann mit einem brennstoffärmeren Gemisch fahren, da die zur Beschleunigung benötigte Brennstoffanreicherung durch die Wirkung der Pumpe erzeugt wird.



Ansicht des Pallas-SA-Vergasers, Modell 1929

Im folgenden wird die Wirkungsweise der Beschleunigungspumpe geschildert, da die Konstruktion und Wirkungsweise des Pallas-Vergasers selbst unverändert geblieben sind. Aus diesem Grunde ist auch der nachträgliche Anbau der Beschleunigungspumpe an jeden im Gebrauch befindlichen Pallas-Vergaser möglich.

Eine auf dem Schwimmergehäuse montierte kleine Luftpumpe (siehe die beiden Bilder), deren Kolben durch einen mit der Drosselklappenachse verbundenen Hebel betätigt wird, preßt beim Akzelerieren Luft auf den Brennstoff im Schwimmerbehälter des Vergasers. Durch die Komprimierung der Luft im Schwimmerbehälter spritzt aus den Austrittslöchern der bekannten Kombinationsspritzdüse des Vergasers ein starker, fein vernebelter Brennstoffstrahl in die Vergaser-Mischkammer. Die Zylinder erhalten so ein starkes, intensiv zerstäubtes Gemisch, wodurch der Motor sofort und überraschend schnell anzieht. Die Wirkung der Beschleunigungspumpe

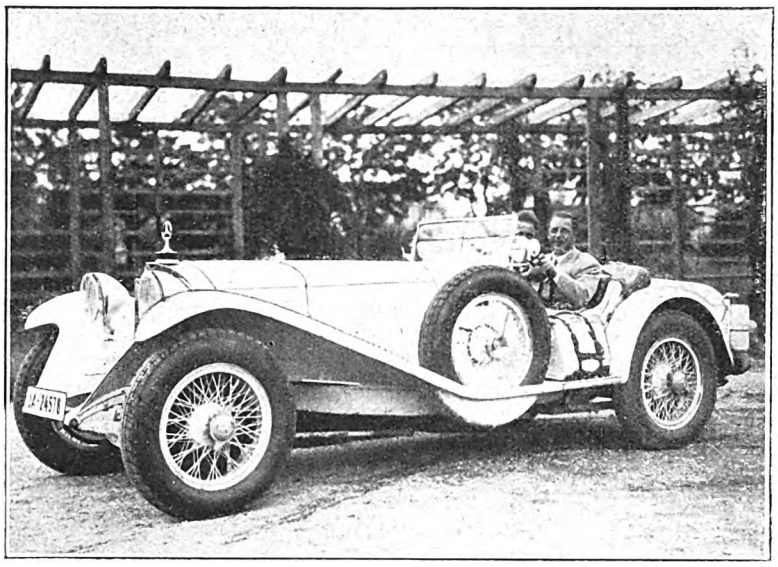


Ansicht des HJ-Vergasers, Modell 1929

Digitized by Google

stellt sich selbsttätig nach der gewünschten Beschleunigung des Fahrzeuges ein, da ein Ventil eingebaut ist, welches die Menge der eingepreßten Luft je nach dem gewünschten Grade der Beschleunigung verändert. Scharfes, plötzliches Heruntertreten des Gaspedals hat starke, mäßiges Gasgeben schwächere und allmähliches Gasgeben gar keine Pumpenwirkung zur Folge, so daß der Motor hierdurch eine bisher niemals erreichte Geschmeidigkeit erlangt.

Bei den mit der Beschleunigungspumpe ausgerüsteten Vergasern kann der Lufttrichter größer und die Brennstoffdüse kleiner gewählt werden, da die zur Beschleunigung erforderliche zusätzliche Gemischanreicherung durch die Wirkung der Pumpe erfolgt. Der Vergaser erhält von vornherein ein für den Brennstoffverbrauch günstigeres Düsenverhältnis. Es wird hierdurch eine nicht unbeträchtliche Brennstoffersparnis erzielt.



Direktor Wenzler, Wien, mit seinem Mercedes-Benz-SSK-Wagen auf der internationalen Alpenfahrt

UNSERE PREISE:

LASTKRAFTWAGEN		OMNIBUSSE	
1½ to.	mit 3x1,75m Pritsche M. 8300	20 Plätze	M. 15.000
2 to.	mit 3x2,05m Pritsche M. 8800	30 Plätze	M. 25.000
3½ to.	mit 4x2,05m Pritsche M. 14250	45 Plätze	M. 33.000

Verlangen Sie unverbindlich, ausführliche Angebote

C. D. MAGIRUS A.G. ULM a/D.

Vertreter weist nach
Magirusbüro Berlin-Tempelhof,
Bessemer Str. 2. Fernsprecher: G 5 Südring 579

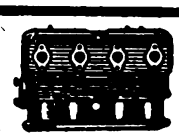
Auto-Fahrschule
für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen
Eintritt jederzeit!
Wilhelm Glöckler
Frankfurt a.M., Höchster Str. 1
Telephon: Maingau 75163

Die Rechte aus dem D.R.P. 437114, betr. „Kraftfahrzeugbremse mit Hilfseinrichtung zum Verstärken der Bremskraft", sollen an deutsche Fabrikanten d. Kauf oder Lizenzabgabe abgetret. werden. Angebote unter J. O. 13272 beförd. **Rudolf Mosse, Berlin SW 100.**

Autoschule Groß-Berlin
Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt. Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit. Berlin W, Ansbacher Str. 20 a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Die Inhaberin d. Deutschen Reichspatentes Nr. 408 105 betr. „Spreizvorrichtung für Innenbremsen, insbes. von Kraftfahrzeugen" wünscht weg. Fabrikation, Verkaufs od. Abgabe v. Lizenz. m. deutsch. Fabrikanten in Verbindung zu treten. Anfrag. unter B. N. H. 9320 an Ala, Haasenstein & Vogler, Berlin W 35.

Schleifen von



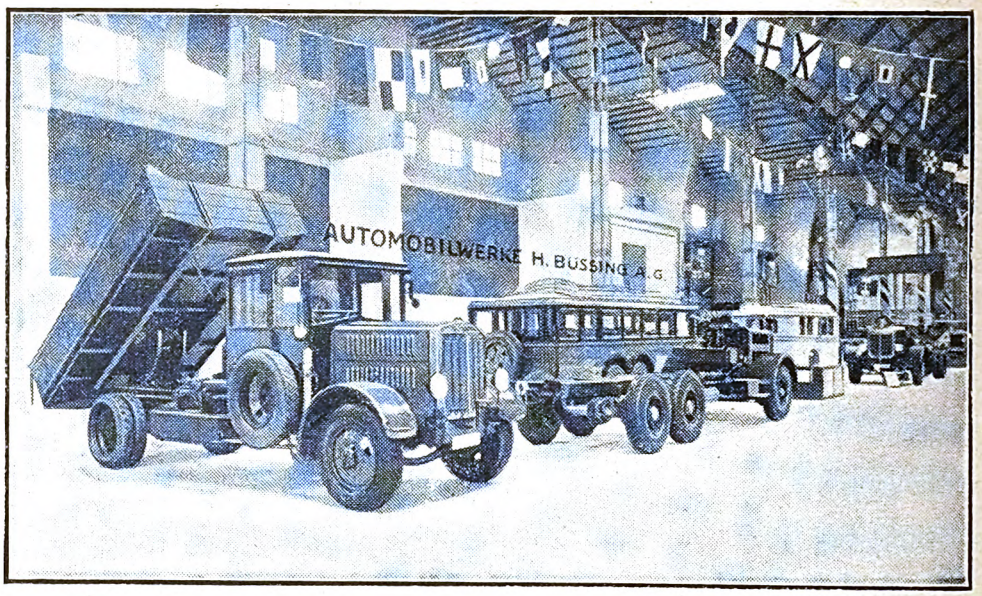
Anfertigung von

Paul Krahmann
Maschinenfabrik
Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Digitized by Google

Büssing in Barcelona

Auf der Internationalen Ausstellung Barcelona 1929 sind die Erzeugnisse der Automobilwerke H. Büssing AG., Braunschweig, auf Stand 14, dem größten im Verkehrspalast, durch 5 Fahrzeuge, und zwar 2 Omnibusse, 1 Kipper, 1 Fünftonner- und 1 Sechsrad-Fahrgestell vertreten. Als überragendes Schauobjekt fällt besonders der Sechsrad-Luxusomnibus auf. Selbst der König von Spanien ließ es sich beim Besuch der Ausstellung nicht nehmen, probeweise darin Platz zu nehmen, um sich persönlich von seiner luxuriösen Bequemlichkeit zu überzeugen.



Um die besonderen Merkmale vor Augen zu führen, welche den Büssing-Sechsradwagen vor anderen Dreiachsern auszeichnen, ist ein Sechsrad-Fahrgestell zu sehen. Bekanntlich hat sich diese Büssing-Konstruktion überraschend schnell durchgesetzt und beherrscht unbestritten den gesamten Markt. Der Weltbestand an Dreiachsern beträgt schätzungsweise 4000 Stück, davon wurden 50 Proz. von Büssing geliefert; in Deutschland sind über 95 Proz. sämtlicher im Verkehr befindlicher Dreiachser von Büssing hergestellt. *1703*

Die bereits angedeutete Möglichkeit des nachträglichen Anbaus der Beschleunigungspumpe an jeden im Gebrauch befindlichen Pallas-Vergaser ist für den Automobilisten von großer Wichtigkeit, da er für wenig Geld seinen im Gebrauch befindlichen Vergaser in ein auf dem Gipfelpunkt der Entwicklung stehendes neues Modell umwandeln kann. *1651*

Champion verdoppelt zwei seiner Anlagen

Das unvorhergesehene Wachstum des inländischen und Exportgeschäftes hat die Champion Spark Plug Company dazu geführt, neue ausgedehnte Bauprogramme für zwei ihrer Anlagen aufzustellen, wie von der Zentrale der Champion-Werke in Toledo (Ohio) mitgeteilt wird. Das kanadische Werk in Windsor (Ontario) wird so ausgebaut, daß es mehr als doppelt soviel leisten wird als zuvor, mit einer Kapitalinvestierung von 150 000 Dollar und 200 000 Dollar gemäß der Bekanntmachung. Die Fabrik in Windsor deckt den Bedarf für Kanada und einen großen Teil des ausländischen Bedarfes für Championkerzen. Im vergangenen Jahre hatte das Werk eine Tagesproduktion von durchschnittlich 10 000 Kerzen, was der größte Umsatz des Werkes während der letzten 10 Jahre war. Kürzliche Auftragserhöhungen sind so umfangreich gewesen, daß die Produktion auf 20000 pro Tag festgesetzt wurde, jedoch hat sich diese Menge als bei weitem unzulänglich für den jetzigen Bedarf erwiesen, wie es aus der jetzigen Bekanntgabe hervorgeht. Die Vergrößerungspläne sehen für die Fabrik in Windsor eine Jahresproduktion von 5 Millionen Kerzen vor.

Die Produktionsmöglichkeiten der Champion Porzellan Company in Detroit, einer Unterabteilung der Champion Spark Plug Co., werden ebenfalls beträchtlich vergrößert, wie die Bekanntmachung besagt. Es sind bereits Arbeiten in Angriff genommen worden in bezug auf einen zweiten Dreßler-Tunnel-Brennofen, welche mit 250 000 Dollar veranschlagt sind und die Leistungsfähigkeit der Fabrik in Detroit verdoppeln. Die Champion Porzellan Company produziert die Sillimanitekörper, welche das spezielle Merkmal der Championkonstruktion sind. Das Material für diese Körper wird von der einzigen natürlichen Handelsquelle der Welt, welche von Championbevollmächtigten in den Inyobergen von Kalifornien gefunden wurde, beschafft. Der neue Brennofen wird ein Duplikat des gegenwärtig in Detroit befindlichen sein, welcher von Fachleuten als vollkommenster in bezug auf die Verbrennungskontrolle begutachtet wird. Der Besuch dieser Fabrik ist eines der bemerkenswertesten Ziele für Fachleute der Keramik und Ingenieurkörperschaften, wenn dieselben in oder bei Detroit zusammenkommen. *1681*

Mit dem Magirus-Omnibus nach Barcelona

In den Straßen Kassels zeigte sich in den letzten Tagen ein Fahrzeug der Kasseler Omnibus-Gesellschaft, das die Aufschrift „Barcelona" trug.

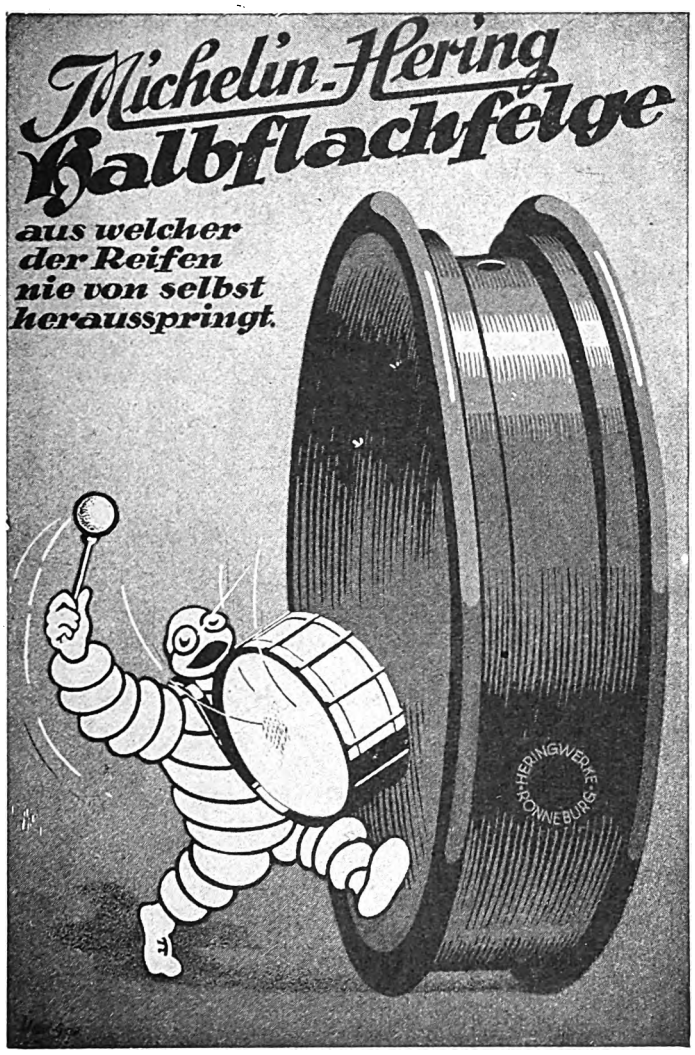
Erst dachte man, es wäre ein Witz, aber an der Stirnseite des großen Magirus-Omnibusses, der durch die Straßen Kassels rollte, stand dort, wo man gewohnt ist, die Namen „Mulang", oder „Fritzlar", oder „Bettenhausen" zu finden, das Wörtchen „Barcelona". Und dort, wo sonst zu lesen ist „Bettenhausen—Altmarkt—Friedrichsplatz—Hauptbahnhof" usw. hing ein säuberlich geschriebenes Schild mit den schlichten Worten:

„Kassel — Frankfurt a. Main — Straßburg — Perpignan — Barcelona".

In der Königstraße blieben die Leute stehen, warfen dem rollenden Gefährt stumme Blicke zu, schauten sich verlegen lächelnd an und sagten: „Sagen Sie, Barcelona, liegt das nicht in Spanien?" Und dann versuchten sie noch etwas von dem Wagen zu erhaschen. Er aber war schon vorbei.

Es ist wirklich ein Magirus-Omnibus nach Barcelona. Die Kasseler Omnibusgesellschaft eröffnet mit diesen Sonderfahrten, die zu der Weltausstellung gehen, ein neues Gebiet ihrer Tätigkeit. Und sie beschaffte sich dazu einen Spezialwagen ganz neuer Konstruktion, der alle Bequemlichkeiten für eine längere Reise bietet und dessen Betriebssicherheit mit allen Finessen auf das höchsterreichbare gesteigert wurde. Das Magirus-Chassis besitzt einen 100-PS-Sechszylinder-Maybach-Motor.

Digitized by Google



Der kleine BMW-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

Vor allem kam es darauf an, den Reisenden alle erdenklichen Bequemlichkeiten zu bieten; in zwei Abteile ist der langgestreckte, in beige und resedagrün gehaltene Wagen geteilt; das vordere ist mit klubsesselartigen Sitzen ausgestattet, deren rotes Leder in wirkungsvoller Harmonie sich der Farbe des Wagens anpaßt. Durch eine Schiebetür führt der Weg ins Abteil der Raucher. Ledergepolsterte Sitze laufen in Hufeisenform um einen Tisch aus Edelholz, eine Radioanlage soll für nötige Unterhaltung sorgen, kleine Gepäcknetze sorgen hier wie im vorderen Wagen für die Unterbringung des kleinen Handgepäcks, während das große auf dem Dach verstaut werden kann. Als besondere Annehmlichkeit wird der Fahrgast die vor jedem Sessel angebrachten kleinen Tischchen mit Ablagemöglichkeit für das, was man immer gern zur Hand hat, begrüßen. Es versteht sich, daß auch der Beleuchtung des Wagens besondere Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Das Ulmer Magiruswerk, welches bekanntlich nach Barcelona zum Schutze der Weltausstellung 18 Feuerwehrfahrzeuge lieferte, dürfte mit diesem Luxusomnibus erneut großes Aufsehen erregen und das Interesse aller spanischen Kreise auf sich ziehen. Wir wünschen der Firma Magirus einen großen Erfolg. *1699*

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

AUTOK

Geräuschlose Zahnketten

für Automobil-Motoren zum Antrieb

der Nockenwelle
der Lichtmaschine
des Anlassers usw.

AUTOK - AKT. - GES.
Berlin-Adlershof

Telephon: Adlershof 207/208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Amerikanische Richtlinien für den Automobilbau 1929.** Motwag., 31. März 1929, S. 199. Wiedergabe von Vorträgen. Horning (Waukesha Motor Co.): Erhöhung der Leistung durch stärkere Verdichtung. Oelreinigung durch Filter. Gußeisen- oder Aluminiumkolben? Wolf: Entwicklung des Fahrgestells. Starre Hinterachsen. Austin: Englische Verhältnisse usw.

I. **Erfolgreiche Bekämpfung der Schwingungen bei Kraftfahrzeugen.** Aut.-Ind., 20. April 1929, S. 618. Bericht über einen Vortrag von Litle, Chefingenieur der Marmon Motor Car Co. über die Bekämpfung von lästigen Schwingungen. Vortragender fordert gut ausgeglichenen Motor, Gummizwischenlagen zur Dämpfung der Schwingungen. Vortragender empfiehlt Verwendung von Aluminium, um den Motor leichter zu machen.

II a. **Das Prüfen der Nockenformen an Nockenwellen für Explosionsmotoren.** Steiner. Motwag., 28. Februar 1929, S. 118. Messungen, Vorrichtungen dazu.

II a. **Ueber die Konstruktionsgrundlagen von Flüssigkeitsgetrieben mit Taumelscheibe unter besonderer Berücksichtigung des Kraftwagenbaues.** Schlaefke. Motwag., 20. und 31. Januar 1929, S. 29 und 59. Auszug aus einer Doktor-Dissertation. Wesen der Uebersetzungsgetriebe, Bewegungsverhältnisse des Taumelscheibengetriebes usw. Beschreibung einer Maschine nach den dargelegten Grundsätzen.

II b. **Neuartiger schwimmerloser Vergaser.** Motwag., 31. März 1929, S. 195. Beschreibung der Bauart Beros. Vorteile.

II f 2. **Die Abfederung von Fahrzeugen.** Schieferstein. Motwag., 31. Januar 1929, S. 49. Die aperiodisch wirkende Feder, Beseitigung der Nickschwingungen; künstliche Ruhepunkte im Fahrzeug. Praktische Verwirklichung der entwickelten Gedanken.

II f 4. **Doppelachse für Sechsrad-Lastwagen von Timken-Detroit.** Aut.-Ind., 27. April 1929, S. 658. Die Doppelachse ist zwar für neue Wagen bestimmt, sie kann aber auch an Stelle der Hinterachse von Vierradwagen eingesetzt werden. Beschreibung der Besonderheiten. Ausrüstung mit Westinghouse-Luftbremse.

II f 6. **Vervollkommnung der Druckluftbremse.** Manlik. Motwag., 30. April 1929, S. 245. Vorteile und Nachteile der verschiedenen mechanischen Bremsen. Beschreibung einer auf dem Differentialgetriebe aufgebauten Bremse bei Ueberdruck. Anwendung auch möglich bei Unterdruck.

II h. **Meßgeräte an Kraftwagen.** Motwag., 30. April 1929, S. 248. Geschwindigkeitsmessung, Zeitkontrolle, Oelkontrolle, Kraftstoffmessung, Kühlwasserkontrolle, Ueberwachung des Wagens, Diebstahlsicherung.

III a. **Der Straßenlärm.** Hort. Motwag., 31. März 1929, S. 185. Bedeutung und Ziele des Preisausschreibens zur Bekämpfung des Straßenlärms. Seine Messung, seine schädliche Wirkung, seine Quellen. Maßnahmen zur Verminderung der Geräusche, bisherige Entwicklung.

III c. **Umstellung von Omnisbussen auf Oelbetrieb.** Cottrell. Aut.-Ind., 2. Februar 1929, S. 161. Veränderung an den Omnibussen der Philadelphia Rapid Transit-Gesellschaft, um sie mit Oel statt mit Benzin zu betreiben. Betriebsergebnisse.

III d. **Dodge-½-t-Schnellwagen.** Aut.-Ind., 27. April 1929, S. 665. Beschreibung eines Lieferungswagens der Dodge Brothers Corp. Preis des Fahrgestells 545 Doll. Drei Geschwindigkeiten. Vierradbremse. Motor 45 PS bei 2800 Umdrehungen/Minute.

IV b. **Das Chrom-Nickelverfahren in der Automobilindustrie.** Pfanhauser. Motwag., 10. Mai 1929, S. 269. Vorteile des Chrom-Nickelverfahrens mit Unternickelung. Nickelbäder müssen für darauffolgende Verchromung eingestellt werden.

IV e. **Das Autoreparaturwesen auf der Internationalen Automobil-Ausstellung Berlin 1928.** Motwag., 20. Januar 1929, S. 41. Musterwerkstatt des AWF. Sonderwerkzeuge.

V. **Rationelles Parken.** Mathes. Umschau, 16. März 1929, S. 205. Verfasser tritt für die „fischgrätenförmige" Aufstellung der Wagen und ebensolche Anordnung der Boxen für Kraftwagen ein.

VII. **Die federnde Bahnschranke.** IPB. Umschau, 23. März 1929, S. 232. Beschreibung einer bogenförmigen Bahnschranke, die im geschlossenen Zustande dem Stoß eines gegen sie fahrenden Kraftwagens nachgibt und diesen dabei aufhält.

VII. **Straßen, Auto und Autostraßen in Rußland.** Färber. Motwag., 10. April 1929, S. 217. Schlechte Straßen in Rußland, Bestrebungen zur Verbesserung. Arbeitsdienstpflicht der Bevölkerung. Ausbildung von Aufsehern und Technikern für den Straßenbau.

VIII. **Schützt die polizeiliche Abnahme eines Kraftfahrzeugs vor späterer Bestrafung?** Kleffel. Motor (Berlin), Januar 1929, S. 72. Urteil des Landgerichts Berlin.

IX. **Ausländische Montagewerkstätten und „Veredelungsverkehr".** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 16. In Deutschland haben die meisten großen amerikanischen Kraftwagenfabriken Montagewerkstätten. Bedeutung und Einfluß.

IX. **Die Motorwagenindustrie und ihr Einfluß auf andere Hauptindustrien.** Auto-Technik, 3. Februar 1929, S. 7. Legierte Stähle. Aluminium beim Motorwagenbau. Sondermaschinen. Einfluß auf die Gummierzeugung.

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

AUTOMOBIL-WELT · FLUGWELT · MOTORRADWELT
31
DEUTSCHE VERLAGSWERKE

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

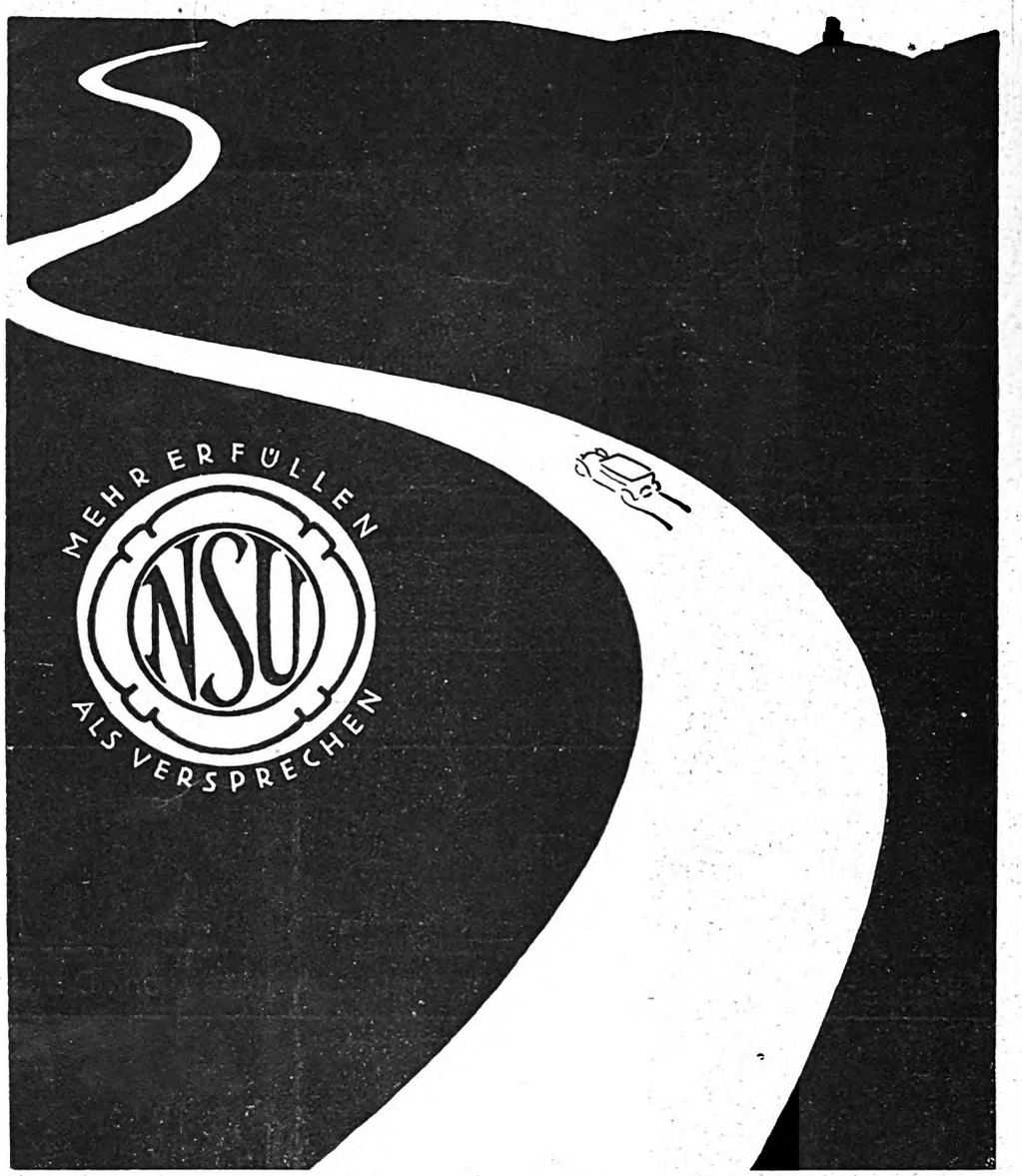
vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 19. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 1. Oktober 1929

Digitized by Google



und wieder und nochmals 710 mal den Nürburgring bewältigt

mit einer tadel- und makellosen Leistung diese schwerste Zerreißprobe für Konstruktion und Material vollkommen bestanden, 20184 km mit 120700 Kurven bei 497 km Höhenunterschieden im achtunggebietenden Durchschnitt von 50 Stundenkilometer durchlaufen — das ist ein Beweis, dessen Sprache der Tatsachen klarer klingt als alle Lobesworte! Diese Leistung wurde erzielt mit einer rein serienmäßigen leichten 1,8-Liter-7/34-PS-Gebrauchslimousine

NSU. Automobil AG., Heilbronn a. N.

Niederlassungen in Berlin / München / Köln
Vertretungen an allen größeren Plätzen

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Gesellschaftsfahrt des MMV.

Fuchsfahrt nach dem Zermützelsee.

Zum Sonntag, den 22. September 1929, hatte der MMV. seine Mitglieder zu einem gemeinsamen Herbstausfluge gerufen, und trotz des wenig günstigen Wetters fand sich eine stattliche Teilnehmerschar mit ihren Wagen am Start zusammen. Die Parole war „Fuchsjagd" — mit dem fernen, aber lockenden Ziel des Zermützelsees in der reizvoll von Seen und Wäldern poetisch durchzogenen Ruppiner Schweiz. Auf Richt- und Irrwegen hatte der Fuchs seine Fährte mit Pfeilen vom Startplatz ab markiert, deren Verfolgung mit mehr oder weniger Glück, aber in bester Laune und Spannung, von den Wagen aufgenommen und durchgeführt wurde. Der Wettergott setzte auch allmählich ein freundliches Gesicht auf, und die Teilnehmer strebten fröhlich und tapfer durch Wind und Waldwege dem Ziele zu. Das sehr listig und in seiner Einfachheit raffiniert schwer ausgesuchte Versteck des „Fuchses" (Herr Ing. Hamann mit seinem Wagen) wurde nur von 8 Wagen entdeckt.

Eine Mittagstafel vereinte alle Teilnehmer in der Waldschenke Stendenitz am Zermützelsee. Ihr konnte bei aufgeklärtem Himmel eine Motorbootrundfahrt auf dem Zermützelsee und den angrenzenden Gewässern folgen. Die Fahrt bot noch einen umfassenden Rundblick auf dieses Juwel der Mark, das, fern und einsam, vom Strom des Verkehrs noch wenig berührt ist, aber schon von Fontanes Dichtermund besungen wird. In der folgenden Kaffeestunde wurden durch die Gattin des Präsidenten des Vereins, Frau Generaldirektor Kaufmann, fünf schöne, wertvolle Ehrenpreise an die glücklichen Sieger verteilt; und zwar erhielt den

1. Preis Herr Dr. Beer,
2. Preis Herr Grade,
3. Preis Herr Dr. Windler,
4. Preis Herr Kaufmann,
5. Preis Herr Solmitz,

den Fuchspreis Herr Ing. Hamann.

Automobilreisen ins Ausland.

Autobeförderung Romanshorn—Friedrichshafen = Taxreduktionen.

Vom 2. September 1929 an werden für die Beförderung von Personenkraftwagen bis zu sieben Sitzen und Motorrädern mit Beiwagen auf Trajektschiffen zwischen Romanshorn und Friedrichshafen oder umgekehrt folgende Taxen eingeführt:

	Einfache Fahrt	Hin- u. Rückfahrt innerhalb 10 Tagen
	für einen Wagen	
Personenwagen mit 1—2 Sitzen	Fr. 6,—	Fr. 9,—
„ „ 3—4 „	Fr. 8,—	Fr. 12,—
„ „ 5—7 „	Fr. 10,—	Fr. 15,—
Motorräder mit Beiwagen	Fr. 5,—	Fr. 7,50

Der Führer des Fahrzeuges wird gebührenfrei mitbefördert.

Die Beförderungspreise für die Motorräder ohne Beiwagen erleiden keine Aenderung.

Digitized by Google

Ungarn:

Der Ungarische Automobil-Club macht uns darauf aufmerksam, daß bei Ausstellung von Triptyques oder Carnets für Ungarn unbedingt darauf zu achten ist, daß die Pferdestärken des betreffenden Fahrzeuges immer genau angegeben werden. Wird die Nutzleistung der Fahrzeuge nicht in den Triptyques oder Carnets angegeben, so wird die höchste Taxe der Luxussteuer eingezogen.

Tschechoslowakei:

Seitens der böhmischen Finanzdirektion zu Prag ist festgestellt worden, daß ausländische Autotaxen, die auf Grund von Triptyques oder Carnets zeitweilig in die Tschechoslowakei eingeführt wurden, nach Absetzung der in die Tschechoslowakei beförderten Touristen innerhalb der Tschechoslowakei neue Fahrten unternahmen und somit besonders in den Badeorten Personen von einem in der Tschechoslowakei gelegenen Ort nach einem anderen Bestimmungsort der Tschechoslowakei beförderten. Derartige Konkurrenzmanöver sind unzulässig und werden von der Tschechischen Zollverwaltung nicht geduldet. Inhaber tschechischer Triptyques oder Carnets dürfen in der Tschechoslowakei selbst keine neue Fuhren annehmen.

Hat der betr. Unternehmer nicht die Möglichkeit, seine Fahrgäste, die er von Deutschland in die Tschechoslowakei gefahren hat, wieder zurückzufahren, so muß er die Rückreise leer antreten.

Oesterreich:

Infolge wiederholter Mißbräuche von Triptyques und Carnets hat die österreichische Zollverwaltung bestimmt, daß Personen, welche in Oesterreich und im Auslande einen Wohnsitz haben, nicht berechtigt sind, auf Grund eines Triptyque oder Carnet ein Kraftfahrzeug nach Oesterreich einzuführen. Desgleichen ist die Ueberlassung des Triptyque oder Carnet in Verbindung mit dem dazugehörigen Fahrzeug an solche Personen, die ihren festen Wohnsitz in Oesterreich haben, untersagt. Zuwiderhandlungen ziehen zollgesetzliche Strafolgen wegen verbotswidriger Einfuhr eines Kraftfahrzeuges nach sich.

Befreiung von der Luxussteuer in Frankreich!

Die französische Generalzolldirektion hat beschlossen, denjenigen ausländischen Automobilisten, die in Frankreich einen neuen französischen Wagen kaufen, zu gestatten, unter Befreiung von der Luxussteuer in Höhe von 12 Prozent vom Werte des Fahrzeuges vor Ausfuhr in das Ausland in Frankreich verkehren zu dürfen. Zu diesem Zweck muß sich der ausländische Automobilist mit einem Triptyque oder Carnet versehen und sich unter Vorlage seines Triptyque oder Carnet sowie der Karte WW (Typenbescheinigung von der Lieferfirma) bei dem Zollamt melden, das dem Ablieferungsort des Fahrzeuges am nächsten liegt. Wenn das Zollamt ein im Inlande gelegenes ist, so wird es als Grenzzollamt fungieren. Das betreffende inländische Zollamt wird die Karte WW einziehen und daraufhin das Fahrzeug genau so behandeln, als ob es aus dem Ausland vorübergehend unter dem Schutze eines Triptyque oder Carnet nach Frankreich eingeführt worden sei. Der ausländische Automobilist kann somit nach Erledigung vorstehender Formalitäten mit seinem Wagen in Frankreich während der Gültigkeitsdauer seines Triptyque oder Carnet fahren, ohne den Wagen aus Frankreich ausgeführt zu haben. Die französische Kraftfahrzeugsteuer muß jedoch entrichtet werden. Wird das in Frankreich gekaufte Fahrzeug nicht innerhalb der Gültigkeit des Triptyque oder Carnet ausgeführt, so wird das Fahrzeug in Frankreich zollpflichtig wie jedes ausländische Fahrzeug.

Die neue Gardaseestraße.

Wir machen die Mitglieder darauf aufmerksam, daß am östlichen Ufer des Gardasees eine neue Straße dem Verkehr übergeben worden ist, die Riva und Torbole und die anderen Ortschaften mit Verona und Peschiera verbindet. Dieser neue Verkehrsweg ist touristisch von großer Bedeutung.

Mitglieder

benutzt die

Vertragsfahrschulen

des MMV.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 19 | Berlin, 1. Oktober 1929 | 31. Jahrgang

Die öffentliche Meinung

Quo vadis, Automobilindustrie Deutschlands?

Es wird von der Autoindustrie Fernstehenden häufig der Fehler gemacht, daß als zur Kraftfahrzeugindustrie gehörend ausschließlich eigentliche Automobilfabriken angesehen werden. Die Bedeutung der das Endprodukt, das Automobil, herstellenden Firmen selbst ist aber im Laufe der Jahre wesentlich gesunken auf Kosten des Wachstums der sogenannten „Zubehör-" oder auch „Zubringer"-Fabriken, wie sie häufig genannt werden. So stellen die Automobilfabriken selbst heutzutage wohl fast ausnahmslos den elektrischen Teil des Autos, die Vergaserapparate, Wagenheber, Werkzeuge, Rohmaterialien, Räder, Gummireifen usw. überhaupt nicht mehr her. Eine große Reihe von Fahrzeugfabriken verzichtet auch auf die Selbstherstellung von Karosserien, Wechselgetrieben, Bremseinrichtungen, Schrauben, Kurbelwellen, Kolben mit Kolbenringen, Armaturen, Blechteilen usw., weil sich durch die Normung dieser Zubehörteile und Aggregate Spezialfirmen entwickelt haben, mit denen die einzelne Automobilfabrik mit ihrem verhältnismäßig kleinen Bedarf an solchen Teilen in bezug auf Güte und Preiswürdigkeit nicht mehr in Wettbewerb treten kann. Die Zubehörindustrie ist daher nach und nach ein gewaltiger Faktor in der Automobilindustrie und dementsprechend auch im Reichsverband der Automobilindustrie geworden.

Die Interessen der Zubehörindustrie sind nun deswegen nicht immer die gleichen wie die der rein deutschen Automobilfabriken, weil eine Zubehörfirma selbstverständlich ihren Absatz bei möglichst vielen Kunden und insbesondere bei allen in Deutschland arbeitenden Fabriken suchen muß und daher auch versuchen wird, an die ausländischen in Deutschland montierenden Werkstätten, wie Chrysler, Citroën, Ford, General Motors usw. ihre Erzeugnisse abzusetzen. Der RDA. wird daher entsprechend der Zunahme an Bedeutung der Zubehörindustrie, die sich inzwischen in einer Art Schwesterverband dem RDA. anschließen will, genötigt sein, seine bisher den ausländischen Montagewerkstätten in Deutschland gegenüber stark ablehnende Stellung milder zu gestalten, um nicht in die Zwangslage zu kommen, gegen die Interessen eines großen Teiles seiner eigenen Mitglieder zu arbeiten.

Aber auch mehreren Automobilfabriken, die alte Verbandsmitglieder sind, zuliebe wird der RDA. genötigt sein, seine Grenzen weiter zu ziehen und sich damit abzufinden, daß diese Mitglieder, zwar nicht immer freiwillig, sich mit ausländischen Kapitalgebern verständigen mußten, denn leider haben die deutschen Banken und Kapitalisten vielfach bei der Aufrechterhaltung und Stärkung der deutschen Automobilindustrie versagt, ja, haben sogar zum Teil selbst mitgeholfen, ausländische Beteiligungen herbeizuschaffen. Die Banken sind international eingestellt und sehen, wie ja erst vor kurzem Dr. Kehl von der Deutschen Bank auf der diesjährigen Industrietagung in Düsseldorf ausgeführt hat, keinen Nachteil, sondern sogar einen Vorteil darin, daß das Interesse des Auslandes an der deutschen Wirtschaft durch Eindringen mit Kapital in die deutsche Industrie gefördert werde. Das, was insbesondere in der Elektrizitätsindustrie in letzter Zeit in dieser Beziehung vor sich ging, scheint sich auch in der Automobilindustrie zu entwickeln.

Es entsteht hierbei die Frage, ob es für die deutsche Wirtschaft ein Vorteil ist, wenn mehr deutsches Material und deutsche Arbeit in Umlauf gesetzt werden können unter Hinzuziehung ausländischer Kapitalien, die sich auf diese Weise in Deutschland festsetzen. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß die Verdienste, mit denen man bei der Automobilfabrikation rechnen kann, also der Anteil am Gesamtumsatz, der zum Schluß als Gewinn für die ausländischen Geldgeber aus Deutschland hinauswandert, durchaus nicht so bedeutend ist, wie vielfach angenommen wird. Es liegen hierüber ziffernmäßige Unterlagen vor, deren Veröffentlichung aber bisher merkwürdigerweise von keiner Seite, weder von den Anhängern, noch von den Gegnern der ausländischen Beteiligungen gewünscht wurde.

Betrachten wir die Kraftverkehrswirtschaft und insbesondere die Automobilindustrie Deutschlands als Ganzes, d. h. nur danach, in welchem Maße nimmt der Gebrauch an Kraftfahrzeugen, gleichgültig welcher Herkunft, zu, so können wir den Pessimismus, der sich in letzter Zeit bei vielen Stellen bemerkbar macht, nicht teilen. Der Kraftwagenverkehr und die Anzahl der in Deutschland verkehrenden Automobile wachsen rapide. Ebenso ist die Zahl der in Deutschland hergestellten Kraftfahrzeuge im Steigen begriffen. Man kann daher der deutschen Automobilwirtschaft eine durchaus gesunde und erfreuliche Weiterentwicklung voraussagen. Auch ein so mächtiger Verband wie der RDA. sollte daher mit freudigem Optimismus seine Ziele weiter stecken und als zu sich gehörig nicht nur die rein deutschen Unternehmungen, sondern auch diejenigen ausländischen Firmen betrachten, die in Deutschland in erheblichem Maße Fabrikationswerkstätten haben und daher auch mithelfen, der deutschen Wirtschaft und dem deutschen Arbeiter Geld und Lohn zuzuführen.

Bei dieser Einstellung kommt man zu der zunächst paradox erscheinenden Möglichkeit, daß dem RDA. in seinen Bestrebungen, die Automobileinfuhrzölle zu erhöhen, die in Deutschland fabrizierenden ausländischen Automobilfabriken Bundesgenossen werden könnten. Denn das durchaus gesunde Bestreben des RDA., die Einfuhr ausländischer Kraftfahrzeuge nach Deutschland durch höhere Zölle zu erschweren, dürfte auch von jenen ausländischen Firmen gutgeheißen und unterstützt werden, die nicht komplette Fahrzeuge einführen, sondern über den Weg reiner Montagewerkstätten hinweg zu teilweiser Fabrikation in Deutschland übergehen. Dr. V.

Digitized by Google

Feuerbekämpfung in Garagen

Von Dr. ERNST VALENTIN, Geh. Regierungsrat

Im Zusammenhang mit der rapide fortschreitenden Motorisierung des Straßenverkehrs wächst auch die Schwierigkeit, Abstellräume für die Kraftfahrzeuge zu schaffen. Dieses Problem ist so schnell entstanden und groß geworden, daß unsere Behörden zurzeit, infolge Mangels an Erfahrungen und geeigneten Vorschriften, die Erteilung einer Baugenehmigung monatelang hinziehen müssen. Von den Behörden sind außer der Verkehrspolizei die Feuerwehren für dieses Thema besonders interessiert. Wir wollen daher heute auf die Frage der Bekämpfung von Garagenbränden und des geeigneten Feuerschutzes der Autohöfe etwas näher eingehen.

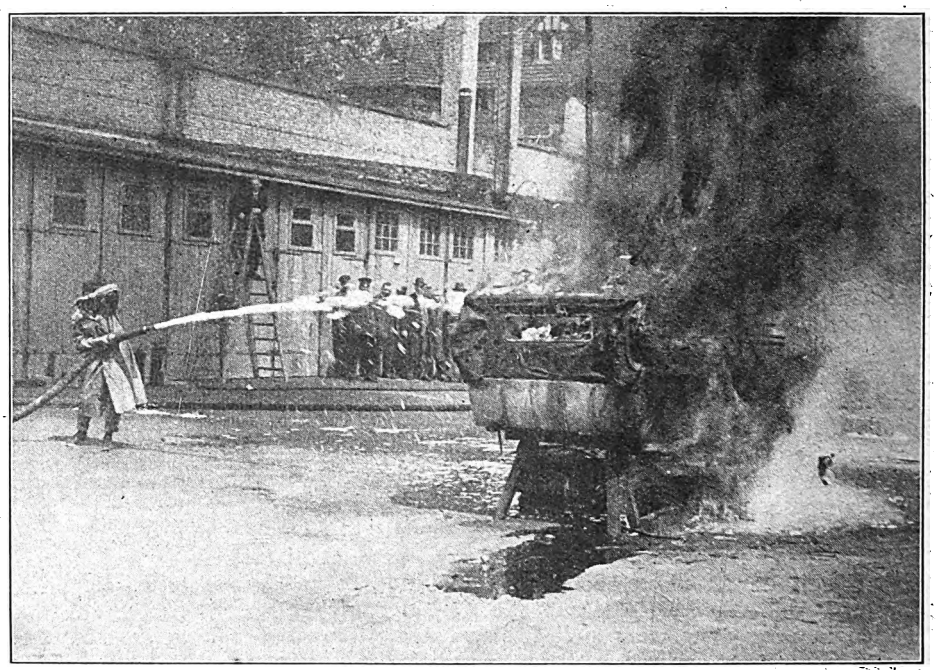


Bild 1.
Die in vollen Flammen stehende Karosserie wird vom ersten Schaumstrahl getroffen

Das Löschen von Bränden auch an solchen Stellen, wo sich Mineralöle, namentlich Benzin, befinden — insbesondere von Automobilen — läßt sich im allgemeinen mit dem gewöhnlichen Löschmittel, dem Wasser, nicht durchführen, obgleich allerdings von seiten der Feuerwehrpolizei noch vielfach, namentlich bei Großgaragenbauten, automatisch wasserspendende Sprinkleranlagen vorgeschrieben werden, die aber wohl weniger den Zweck haben, das Feuer selbst zu löschen, als vielmehr den, an der Brandstelle eine einigermaßen erträgliche Temperatur zu schaffen, um den Feuerwehrleuten das Eindringen in das brennende Garagengebäude zu ermöglichen. — In neuerer Zeit ist nun mit großem Erfolg ein Verfahren entwickelt worden, das anscheinend berufen ist, für die Feuerbekämpfung in Garagen oder bei auf der Straße in Brand geratenen Kraftfahrzeugen größte Bedeutung zu erlangen. Dieses, das sogenannte Schaumlöschverfahren, ist zum Ablöschen feuergefährlicher Flüssigkeiten darum so hervorragend geeignet, weil sich hierbei auf der brennenden Flüssigkeit oder auf der Fläche des brennenden Stückes eine Schaumschicht bildet, durch die nicht nur die Temperatur heruntergedrückt wird, sondern auch andererseits der Flüssigkeitsspiegel oder die mit Benzin getränkten brennenden Gegenstände hermetisch gegen Luft abgeschlossen werden. Das Schaumfeuerlöschverfahren ist seit einiger Zeit so vervollkommnet worden, daß zur Ingangsetzung der betreffenden Apparate und zur Erzeugung des Löschschaumes keine besonderen Vorkenntnisse mehr nötig sind, sondern daß diese Apparate von jedem Laien ungefährlich und in kürzester Frist in Betrieb genommen werden können, ähnlich wie die seit vielen Jahren überall in öffentlichen und privaten Gebäuden anzutreffenden Handfeuerlöscher.

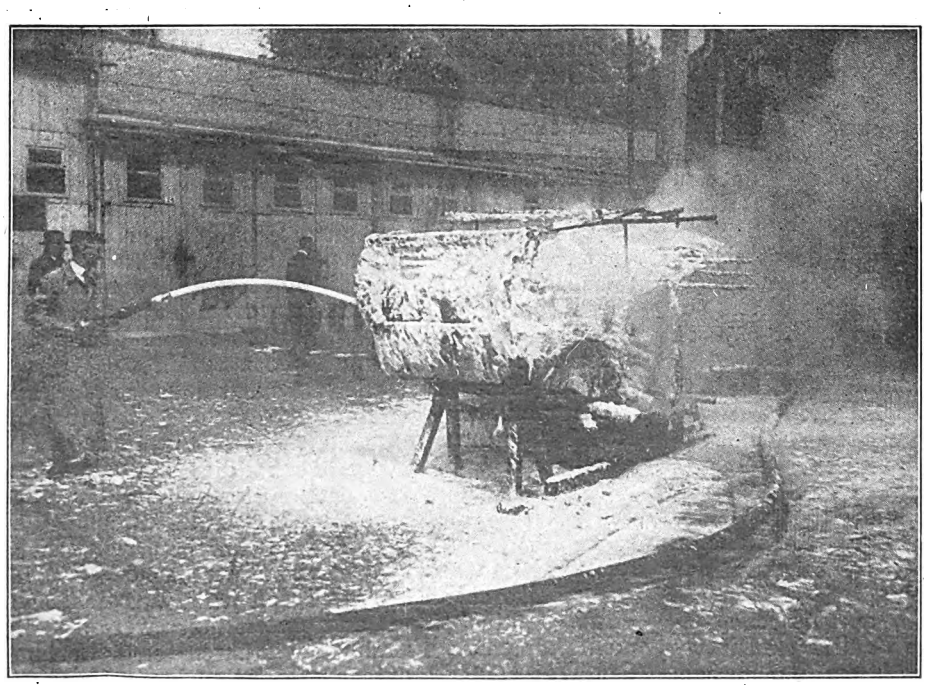


Bild 2. Das Feuer ist aus. Die Karosserie ist von Löschschaum bedeckt

Digitized by Google

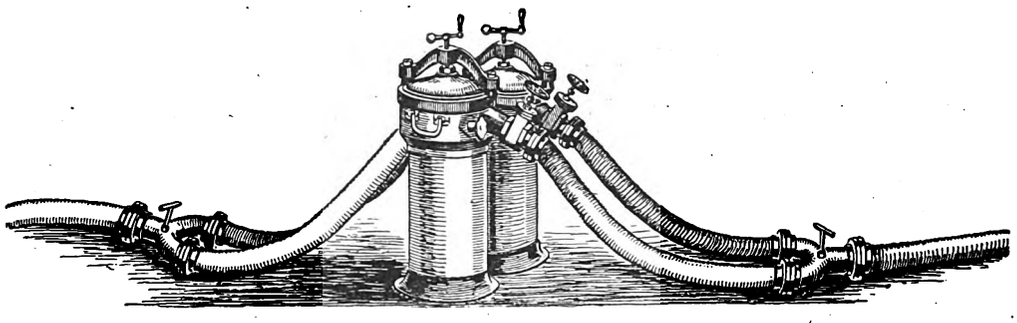


Bild 3. Zwei Minimax-Schaummörser miteinander gekuppelt, zur Erzeugung eines kontinuierlichen Schaumstromes

Vor kurzem fand zu Berlin auf dem Gelände der Landhausgaragen in Wilmersdorf, im Beisein von Vertretern der interessierten Verbände, Behörden und der Presse, eine praktische Vorführung statt, die ausgeführt wurde von der Minimax-Perkeo-AG. und bei der mehrere alte Karosserien, große, mit Benzin getränkte Holzstapel, Fässer, angefüllt mit Benzin- und Oelgemischen usw., in Brand gesteckt und dann mit schaumspritzenden Schläuchen bekämpft wurden. Unsere beiden Bilder 1 und 2 zeigen dies, und zwar Bild 1 die Versuchskarosserie lichterloh brennend, Bild 2 das ganz mit Schaum bedeckte und nur noch im letzten Verlöschen erglimmende Versuchsobjekt.

Angewendet für das Schaumlöschverfahren werden zwei Arten von Apparaten, und zwar zunächst der sogenannte Schaummörser (Bild 3), der ein kleines handliches und sehr leicht zu bedienendes Gerät darstellt. Auf der rechten Seite strömt das Wasser ein, auf der anderen Seite tritt die Schaumflüssigkeit aus. Der Verschlußdeckel wird mittels einer Handkurbel abgeschraubt, in den Apparat wird dann eine sogenannte Schaumpulverkartusche von etwa 20 kg Inhalt gelegt, der Deckel wieder aufgeschraubt, so daß der Apparat nunmehr sofort betriebsbereit ist. An zwei Handgriffen erfaßt, kann der Mörser in die Nähe der Brandstelle gebracht werden. Hier kann dann der Schaum entweder auf die Brandstelle gegossen oder unter Verwendung eines Strahlrohrs (Zwischenschaltung einer Schlauchleitung) gespritzt werden. Der Apparat arbeitet mit einem Wasserdruck von 2,5 Atmosphären. Zur Erzeugung von 1000 l Schaum sind nur etwa 100 l Wasser nötig, so daß also gewissermaßen die Löschfähigkeit des zugeführten Wassers durch den Schaum um das Zehnfache vergrößert wird. Unser Bild zeigt zwei Schaummörser, die miteinander gekuppelt sind, so daß der eine Mörser während des Betriebes des anderen neu geladen werden kann. Hierdurch entsteht ein kontinuierlicher Schaumstrom.

Für Großgaragen nimmt man statt eines Schaummörsers einen sogenannten Schaumgenerator. Dieser Apparat (Bild 4) steht für gewöhnlich leer und ungefüllt da, bleibt daher auch im kältesten Winter betriebsbereit. Man braucht nur im Bedarfsfalle den Wasserschlauch anzuschrauben und in den Generator Pulver einzuschütten. Der Apparat arbeitet dann ganz selbständig, solange wie man will bzw. solange wie man oben Schaumpulver hineinschüttet. Es entstehen hierbei bis zu 6000 l Schaum in einer Minute.

Für die Weiterentwicklung des Automobilismus in den Großstädten ist die Bekämpfung von Bränden in Garagen, auf Park- und Tankplätzen von größter Bedeutung. Infolgedessen sollte nicht nur die zuächst in Betracht kommende Behörde — die Feuerwehrpolizei — selbst sich für die Ausrüstung der Garagen interessieren, sondern vor allem auch die an der Zunahme des Automobilverkehrs in erster Linie interessierten Verbände und Klubs. Je weniger Kraftfahrzeuge durch Feuer zerstört werden, und je weniger kostspielige Forderungen die maßgebenden Behörden bei der Bewilligung von Garagenbauten stellen, um so billiger wird auch der Automobilbetrieb, und um so mehr wird das Kraftfahrzeug das Beförderungsmittel der Allgemeinheit werden.

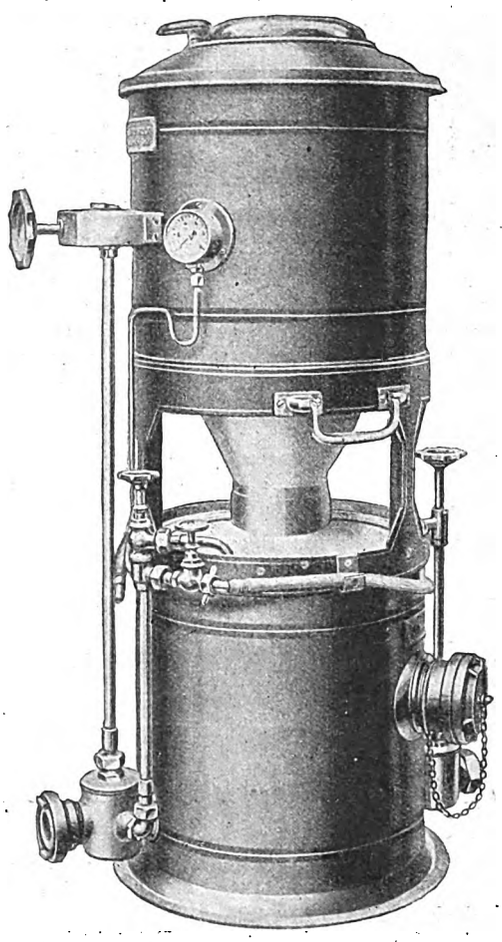


Bild 4. Minimax-Schaum-Generator

Digitized by Google

Die Gefahren des Hupens und das Hupverbot / Von F. BOLLE

Daß im Großstadtverkehr zuviel gehupt wird, und daß darin gewisse Gefahren liegen, außer der Störung durch den vielen Lärm, wird allgemein anerkannt. Es tritt sowohl seitens der Fahrer als auch seitens der übrigen Wegebenutzer eine Abstumpfung gegen das Signal ein, so daß ihm nicht mehr die gebührende Beachtung geschenkt wird. Eine weitere große Gefahr liegt darin, daß sich der Fahrer durch die Abgabe des Signals gesichert fühlt und dementsprechend unvorsichtiger fährt, insbesondere an Kreuzungen.

Es ist nun öfters gefordert worden, die Hupensignale in der Stadt kurzerhand zu verbieten; dies geht entschieden zu weit, aber eine wesentliche Einschränkung läßt sich zweifellos durchführen. Das größte Hindernis auf diesem Wege ist die Rechtsprechung, die noch immer die Frage als wesentlich erörtert, ob in dem jeweils vorliegenden Fall gehupt worden ist. Dadurch wird jeder Fahrer veranlaßt, lieber öfter zu hupen. Solange sich die Gerichte nicht prinzipiell entschließen, die Frage, ob gehupt worden ist oder nicht, vollkommen fallen zu lassen, wird eine wesentliche Aenderung nicht eintreten können. Eine Polizeiverordnung wäre ein sehr zweischneidiges Schwert für den Fahrer; denn das Gericht bestraft ihn, wenn er nicht hupt, die Polizei würde es im umgekehrten Falle tun.

Auch das öfters geforderte Verbieten des elektrischen Horns wäre unzweckmäßig, denn dadurch allein ist wenig erreicht, und in Fällen der Gefahr, in denen eine rasche Warnung erforderlich ist, hat das elektrische Horn große Vorteile. Es ist erstens schneller zu bedienen, zweitens zuverlässiger als die Ballhupe, und drittens braucht das Steuer nicht losgelassen zu werden, da sich der Kontakt fast durchweg am Steuerrad befindet; gerade rasche Bedienung des Steuers und gleichzeitiges Signalgeben ist aber bei Gefahrmomenten oft wichtig.

Ich habe auch die Frage, ob es ganz ohne Hupe geht, praktisch längere Zeit beobachtet und bin selbst etwa 14 Tage kreuz und quer durch Berlin gefahren, ohne ein einziges Mal zu hupen (beide Hupen waren defekt). Man muß dann nur entsprechend vorsichtiger fahren, hat sich aber bald daran gewöhnt. Der Unterschied, den es auf das Tempo ausmacht, ist nicht sehr wesentlich. Das einzig wirklich Störende in diesem Falle sind diejenigen Fußgänger, die weder rechts noch links sehen und die Sorge für ihre Sicherheit lediglich den Fahrern überlassen. Immerhin möchte ich dies Nichthupen als ein Experiment bezeichnen, das ich auch nur ganz sicheren Fahrern raten möchte; für den Durchschnittsfahrer wäre es doch sehr bedenklich.

Verboten ist jetzt bereits mit Recht, Rufsignale zu geben. Vor Kreuzungen kann das Hupen verboten werden. Hier kann und muß der Fahrer das Tempo so stark herabmindern, daß er in der Zeit, die ihm bleibt, von dem Moment an, wo er die Straße einsehen kann, den Wagen noch rechtzeitig halten kann, falls aus der anderen Straße gleichzeitig ein Wagen kommt. Dabei richtet sich naturgemäß das Tempo ganz danach, ob die Bürgersteige breit, ob Vorgärten vorhanden, ob die Hausecken abgeschrägt sind. Zurzeit wird fast vor jeder Kreuzung gehupt, und zwar häufig laut und anhaltend. Hierdurch fühlt sich der Fahrer gesichert und fährt schneller, als er es dürfte. Außerdem sind dies die häufigsten und am meisten störenden Signale.

In diesem Punkt liegt überhaupt der Schlüssel dazu, inwieweit man gegen das Hupen einschreiten kann. Es darf nicht gehupt werden mit der Absicht: Straße frei, ich komme, sondern nur, wenn es erforderlich ist, eine ganz bestimmte Person oder ein ganz bestimmtes Fahrzeug zu warnen. Dazu genügt dann ein ganz kurzes Signal. In den Straßen mit starkem Verkehr wird man fast ohne Signal auskommen, denn dort sind auch die Fußgänger aufmerksamer. In weniger belebten Straßen sind die Passanten häufig ganz unachtsam, und dafür braucht der Automobilist ein Warnungszeichen.

Daß jetzt öfters bei kleinen Stockungen oder langsamem Anfahren eines Wagens die rückwärtigen Fahrer mit Hupenkonzert anfangen, ist natürlich eine Unart, gegen die einzuschreiten wäre. Die Erziehung zum Fahreranstand kann auch noch viel helfen. Jeder Fahrer müßte sich darüber klar sein, daß er nach Möglichkeit auch Fußgängern auszuweichen hat bzw. sein Tempo verlangsamen muß. Das Signal soll nur für Unachtsame sein. *1603*

Ratschläge für sachgemäßes Parken.

Mitgeteilt von der National Automobile Chamber of Commerce, New York

Wesentliche Verbesserungen im Parken. Eines der schwierigsten Probleme, dem die Verkehrsbeamten größerer Städte gegenüberstehen, ist die Anordnung von Erleichterungen im Automobilparken, ohne dadurch den regelmäßigen Verkehr in den betreffenden Straßen zu beeinträchtigen. Geeignete Parkerleichterungen für Stadt- und Vorstadtbewohner, die mit Hilfe ihrer Wagen Einkäufe oder andere Geschäfte tätigen wollen, sind in jeder Gemeinde unbedingt geboten, und es ist Pflicht der Behörden, solche Erleichterungen für die Steuerzahler der Gemeinden vorzusehen.

Parallel zum Straßenrand. Die geringe Breite vieler Straßen, wo das Parken auf beiden Seiten, parallel zum Straßenrand, gestattet ist, läßt auf dem Straßenrest nur noch Raum für zwei Fahrzeuggruppen. Ist die Straße so schmal, daß bei zweiseitiger Parkerlaubnis nur Raum für zwei Fahrzeuggruppen verbleibt, ist es oft angezeigt, das Parken nur an einer Straßenseite zu gestatten. In verkehrsüberfüllten Bezirken ist das Parken gewöhnlich nur für beschränkte Zeit gestattet, die sich zwischen 15 Minuten in verkehrsreichen und zwei Stunden in Straßen mit weniger Verkehr bewegt.

Winkel-Parken. Wo die Breite einer Straße von Bürgersteig zu Bürgersteig 18 oder mehr Meter beträgt, läßt man die Wagen oft in einem Winkel von ungefähr 45 Grad zum Straßenrand parken. Dabei verbleibt immer noch ein Raum von 11 oder mehr Metern zwischen den zwei parkenden Autogruppen, der einen Verkehr von wenigstens vier Reihen, je zwei in einer Richtung, zuläßt. Wo ausführbar, ist das Parken im Winkel zum Straßenrand vorteilhafter als parallel zu diesem, da auf der gleichen Länge viel mehr Wagen untergebracht werden können.

Wenn diese Art Parken allgemein zur Regel würde, dann würde ein im Parken begriffener Wagen zuerst nachlässigerweise über einen unbesetzten Platz hinausfahren und dann zurück in ihn. Die Erfahrung hat aber gelehrt, daß dies den Verkehr erschwerte, da durch das Parken eines einzigen Wagens eine ganze Verkehrsreihe aufgehalten werden kann. Das Parken der Autos mit nach dem Straßenrand gerichteten Vorderrädern wurde daher, als weit praktischer, vorgezogen. Diesfalls würde ein im Parken begriffener Wagen einfach langsam fahren und dann direkt in den Parkplatz einbiegen und so den Verkehrsstrom nur ganz unbedeutend beeinträchtigen. Vor Verlassen

Digitized by Google

des Parkplatzes hätte der Fahrer nur eine Verkehrsstille abzuwarten. Da jedoch das Winkelparken in der einen oder anderen Form den Verkehr zu sehr aufhält, stehen ihm die Verkehrsbeamten der Vereinigten Staaten ablehnend gegenüber.

Parken auf den Bürgersteigen. In Orten mit breiten Bürgersteigen und verhältnismäßig schmalen Fahrstraßen fahren die parkenden Wagen über den Straßenrand hinaus, so daß der hintere Teil des Autos sich auf dem Bürgersteig befindet. Diese Methode ist nicht allgemein üblich, kann aber, wo die entsprechenden Verhältnisse gegeben sind, mit Vorteil angewandt werden.

Parken in der Mitte breiter Straßen. Viele Gemeinden besitzen breite Straßen mit Parkgelegenheit in deren Mitte für zwei rückseitig gegeneinanderstehende Wagenreihen, oder nur für eine einzige Reihe, je nachdem es die Verhältnisse gestatten. Der Vorteil dieses Systems liegt darin, daß der Straßenrand für Fahrzeuge zwecks Aufnahme und Absetzung von Passagieren freibleibt.

Parken in öffentlichen Parks. Viele Städte haben gewisse für Theater-, Läden- und Geschäftsviertel der Stadt günstig gelegene Teile öffentlicher Parks für das Automobilparken freigehalten. Das charakteristische Beispiel hierfür ist der nahe dem Herzen Chicagos gelegene Grant Park, wo täglich Tausende von Wagen untergebracht werden können.

Gelände zum Parken. Die Errichtung geschäftlicher Parkräume auf freien Plätzen in unmittelbarer Umgebung oder innerhalb der Städte, wie von privater Seite angeregt, wäre sehr nützlich, um der Nachfrage vieler Städte nach geeigneten Parkplätzen erfolgreich zu begegnen. Derartige Unternehmungen erheben größtenteils nur geringe Parkgebühren und haben in der Regel gute Kundschaft. In vielen Städten wurde solches Gelände von lokalen Handelskammern oder den städtischen Behörden vorgesehen.

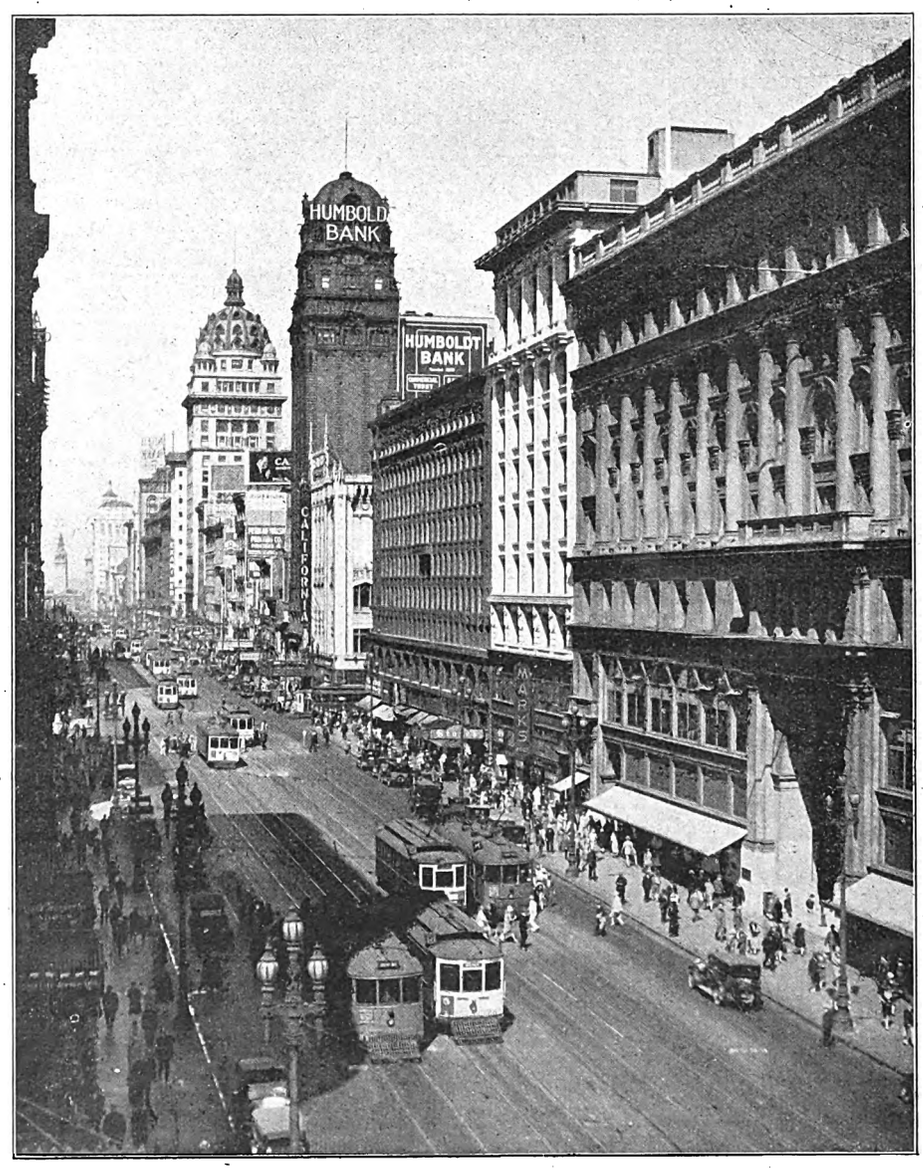
Private Parkgaragen. Seit kurzem hat man auch Fortschritte in der Errichtung zweckdienlicher und geeignet gelegener Gebäude für das Automobilparken in den Städten gemacht. Durch Erhebung einer täglichen mäßigen Parktaxe haben sich solche Garagen als recht einträglich erwiesen. Ueberdies haben solche noch eine weitere Einnahmequelle im Verkauf von Brennstoff und Oel und Ausübung kleiner Dienste während des Aufenthalts der Wagen.

Parkerleichterungen seitens der Warenhäuser. Im Zusammenhang mit dem Parkproblem ist es interessant zu erfahren, was ein Warenhaus in der Fünften Avenue in New York an Erleichterungen für seine im Auto ankommenden Kunden getan hat. Bei Ankunft vor dem Warenhause kann der Wagen einem Angestellten übergeben werden, der ihn zu einer in einem nahen Stadtteil gelegenen Garage bringt. Ist der Kunde zur Abfahrt bereit, wird der Wagen seitens eines Angestellten von der Garage zum Warenhause zurückgebracht. Für diesen Dienst wird ein nur geringer Betrag berechnet, der zurückvergütet wird, sobald erwiesen ist, daß ein Geschäft zustande kam. *1562*

Blau ist die beliebteste Autofarbe

Nach den statistischen Erhebungen eines großen amerikanischen Autokonzerns ist Blau die beliebteste Farbe für Automobile. Die übrigen Farben ergeben, nach der Reihenfolge ihrer Beliebtheit geordnet, das folgende Bild: braun, grau, grün, schwarz, rotbraun, gelb, rot, orange, beige. Bei Blau werden die helleren Töne für kleinere Wagen vorgezogen, während für die größeren Modelle ein reiches Dunkelblau am beliebtesten ist. Die Vorliebe für Braun, besonders für hellere Töne, ist in der letzten Zeit gewachsen, und es ist möglich, daß bald Braun die meist geschätzte Farbe sein wird. Interessant ist der Zusammenhang zwischen der Menge von grünen und blauen Wagen, weil Blau im letzten Jahre genau soviel gewonnen wie Grün abgenommen hat.

Eine gewisse Rolle bei der Farbenwahl spielt auch die Jahreszeit. Schwarz ist besonders im Herbst und Winter gefragt. Die Nachfrage nach grauen Wagen läßt im allgemeinen nach, jedoch werden gewisse graubraune und blaugraue Töne vielfach verlangt.



Die Hauptstraße der Metropole des amerikanischen Westens, die Market Street in San Francisco, Kalifornien

Digitized by Google

Die Verbesserung der Straßenordnung

Von Dr.-Ing. Otto Steinitz

Auf vielen Gebieten des öffentlichen Lebens kann man im Zweifel sein, ob die Regelung besser durch Gesetzgebung und Obrigkeit oder durch freie Vereinbarung zwischen den Interessenten erfolgt, letztere nötigenfalls von Fall zu Fall. Im Straßenverkehr ist eine Vereinbarung von Fall zu Fall ganz ausgeschlossen, da es hierzu meistens an Zeit fehlt. Hier erfordert das Interesse der Beteiligten feststehende, allgemein eingeprägte Normen, welche allein schnelle und reibungsfreie Verkehrsabwicklung ermöglichen können. Da so ziemlich die gesamte Bevölkerung am Straßenverkehr beteiligt ist, wird man auch die allgemeine Gesetzgebung als Vertreterin des gesamten Volkes für die entscheidende Regelung dieser Normen als berufen erachten müssen, wenngleich diese die vorzugsweise am Straßenverkehr interessierten Verbände und die technischen Sachverständigen der Straßenverkehrsmittel dabei weitestgehend anhören sollte. In noch höherem Maße gilt dieser Wunsch nach Anhörung denjenigen Regelungen, die nicht unmittelbar von den Parlamenten durchberaten werden, sondern auf Grund allgemeiner gesetzgeberischer Vollmachten von der Verwaltungsbehörde getroffen werden. Trotz teilweiser Berücksichtigung solcher Wünsche kommt es immer wieder vor, daß Verordnungen erlassen werden, die dem öffentlichen Bedürfnis nicht entsprechen. In solchen Fällen ist es besondere Pflicht der Fachpresse, auf die Fehler aufmerksam zu machen und ihre Abstellung zu betreiben.

Der Verfasser glaubt daher nicht, den Vorwurf des Nörglers erwarten zu sollen, wenn er darauf hinweist, daß zahleiche Bestimmungen der neuen Berliner Straßenordnung, die zu Anfang dieses Jahres und unter der Bezeichnung „Polizeiverordnung über die Regelung des Verkehrs und die Aufrechterhaltung der Ordnung in den Straßen Berlins" erlassen wurde, zu schweren Bedenken Anlaß geben und eine den Interessen der allgemeinen Wohlfahrt entgegengesetzte Wirkung haben können. Die Erkenntnis, die ein solcher Hinweis bringen kann, ist in mehrfacher Beziehung von praktischer Bedeutung, trotzdem zunächst mit der Gültigkeit der Verordnung gerechnet werden muß. Die Verordnung gilt zunächst nur für Berlin. Ihre Erweiterung bzw. Nachahmung im Reiche kann unter Abstellung der nachgewiesenen Mängel erfolgen. Zweitens wird auch in absehbarer Zeit für Berlin Gelegenheit gegeben sein, diese Mängel zu beseitigen, und drittens kann, solange dies nicht erfolgt ist, durch verständnisvolle Anwendung und Auslegung manchem unglücklichen Paragraphen der Stachel genommen werden.

Ihrem Zweck entsprechend beschränkt sich unsere Kritik auf diejenigen Punkte, die wir nicht für gute Lösungen des Verkehrsproblems ansehen. Es soll aber der Eindruck vermieden werden, daß wir in dem umfangreichen Erlaß nur zu tadeln fänden. Ganz im Gegenteil ist die einheitliche Zusammenfassung der ganzen Materie und die für viele Teile derselben gefundene Formulierung durchaus begrüßenswert. Man erkennt an vielen Stellen das sorgfältige Studium vorangegangener Erfahrung und die tiefe Einsicht sachverständiger Mitarbeiter. Im weiteren werden wir diese Teile nicht besonders zu erwähnen haben.

Mängel sind zum Teil dadurch begründet, daß stellenweise das Bestreben zu sehr zutage tritt, den Aufsichtsorganen für alle Fälle weitestgehende Ermächtigungen zur Verfolgung der Sünder am heiligen Geist der Straßenordnung an die Hand zu geben. Solche Ermächtigungen haben mitunter eine so allgemeine Form erhalten, daß sie auch den Frömmsten mit verstricken. Ein solches „Ueber-das-Ziel-hinaus-Schießen" muß Unsicherheit bei allen Straßenbenutzern erzeugen und damit das Gegenteil der beabsichtigten Ordnung begünstigen. Ebenso wichtig wie die Straffälligkeit des Rücksichtslosen ist die Sicherheit, die der Rücksichtsvolle vor Bestrafung genießen muß, wenn er dauernd in der Ausübung dieser Rücksicht bestärkt werden soll.

Außerdem führen zu allgemein gefaßte Vorschriften leicht dazu, daß sie sich in besonderen Fällen widersprechen und zu entgegengesetztem Verhalten Veranlassung geben können, je nachdem, welche Vorschrift herangezogen wird. Auch dadurch wird sowohl die Sicherheit auf der Straße wie im Rechtsleben gefährdet. Beispiele dafür werden wir nachher kennenlernen.

Schließlich ist noch auf die besondere Art von Vorschriften hinzuweisen, die technisch undurchführbar sind, und zwar entweder überhaupt oder wenigstens bei angemessener Berücksichtigung des Verkehrsbedürfnisses. Solche Vorschriften werden dauernd nicht beachtet. Selbst wenn ihre Nichtbeachtung, was sich nicht vermeiden läßt, in der Regel nicht verfolgt wird, so ist der dadurch entstehende Schaden bedeutend. Es besteht die Gefahr, daß auch die Achtung von notwendigen und nützlichen Vorschriften untergraben wird, und daß durch Verfolgung in Einzelfällen Erbitterung und Rechtsunsicherheit gesät wird. Gerade im Falle solcher technisch unzulänglicher Paragraphen würde eine baldige autoritative Auslegung, die den Umfang des Zwanges auf das Erreichbare beschränkt, sehr segensreich sein.

Wir wenden uns nun einzelnen Paragraphen der Bestimmungen zu. § 7 verbietet in Absatz 1 die Benutzung gesperrter Straßen, soweit die Verkehrsbeschränkungen durch Kennzeichnungen sichtbar gemacht sind. Es ist ein großer Fortschritt, daß nunmehr der Behörde die Pflicht obliegt, den Fahrern an Ort und Stelle die Sperrung kenntlich zu machen und nicht eine für den Fahrer unmöglich anzuwendende Veröffentlichung in einem Amtsblatte genügt. Man hätte aber noch einen Schritt weitergehen und auch bestimmen sollen, daß die Kennzeichnung dem Fahrer beim Einfahren in den gesperrten Straßenteil erkennbar sein muß. Der jetzige Wortlaut läßt die Auslegung zu, daß die Kennzeichnung nur an einer beliebigen Stelle, z. B. an einem Ende der Straße, angebracht zu sein braucht. Fahrer, die z. B. von einem Seitenwege in einen so gesperrten Straßenteil einbiegen, würden sich dann ohne subjektives Verschulden strafbar machen. Tatsächlich ist mir von früher her die Verurteilung eines Radfahrers bekannt wegen Benutzung eines für Radfahrer gesperrten Weges, trotzdem er die Sperrung erst auf einem Schilde an der Stelle, wo er den Weg wieder verlassen hatte, erkennen konnte.

Der § 10 macht in Absatz 2 e den Fahrzeugführer dafür verantwortlich, daß eine Belästigung durch Geräusch, Rauch, Dampf oder üblen Geruch in keinem Falle eintritt. Jedes Kind weiß, daß eine solche Belästigung zum mindesten in der Stadt unvermeidbar ist. Zahllose Anlieger der Straßenbahnen sind in ihrer Nachtruhe durch das Geräusch der Straßenbahn empfindlich gestört. Aehnlich, wenn auch nicht so regelmäßig, ist die Störung durch Kraftfahrzeuge. Bei dichtem Kraftverkehr ist auch eine empfindliche Schädigung der Straßenluft, die zweifellos zahlreiche Personen belästigt, heute technisch unvermeidbar. Man muß also zum mindesten diese Forderung auf das beschränken, was ohne Erdrosselung des Fahrverkehrs

Digitized by Google

technisch möglich ist. Auch dann ist die Auslegung dehnbarer, als der Rechtssicherheit gut ist. Wir würden deshalb an Stelle dieser Vorschrift, die fortzufallen hätte, lediglich positive Angaben über diejenigen praktischen Maßnahmen sehen, die dem verfolgten Zwecke dienen sollen. Uebrigens sind solche an zahlreichen anderen Stellen der Verordnung bereits gegeben.

Derselbe Paragraph sagt in Absatz 3: Der Führer hat sich vor jeder Fahrt von dem Zustande des Fahrzeuges zu überzeugen. Es wird ihm also die Pflicht zu mitunter täglich mehrmaligen Revisionen des Fahrzeuges auferlegt. Schlechterdings kann damit nicht gemeint sein, daß die Ueberzeugung vom Zustand sich auf alle Einzelheiten erstrecken soll, denn das würde eine tagelange Arbeit voraussetzen. Aber selbst eine ganz oberflächliche Revision, die auf jede Demontage und Besichtigung schwer zugänglicher Teile verzichtet, ist regelmäßig undurchführbar. Ein Taxenchauffeur kann nicht einmal vor jeder Fahrt die Bremsen noch einmal auf Funktionsfähigkeit prüfen. Damit entfällt der letzte Rest eines Sinnes für diese Vorschrift. Sie ist auch ganz überflüssig, da an anderer Stelle bereits der Führer für vorschriftsmäßige Beschaffenheit des Fahrzeuges verantwortlich gemacht ist.

Aehnlicher Kritik bedarf der anschließende Zwang, ein Fahrzeug sofort aus dem Verkehr zu ziehen, das irgendeinen nicht sofort abstellbaren Mangel aufweist. Es gibt zahllose Mängel, die für die Verkehrssicherheit von so geringer Bedeutung sind, daß sie die Unterbrechung des Betriebes nicht rechtfertigen. Ja, man kann sogar sagen, daß kein betriebenes Fahrzeug ganz frei von jedem Mangel ist. Jeder Praktiker wird dafür eine Reihe von Beispielen aufzählen können. Selbst die Beschränkung auf solche Mängel, die von Erheblichkeit für die Verkehrssicherheit sind, ist ungenügend, denn es reicht vollständig die allgemeine Verantwortlichkeit des Führers für vorschriftsmäßige Beschaffenheit aus.

Die besonders wichtige Angelegenheit des Hupens regelt § 12, der in Absatz 1 rechtzeitige Warnung verlangt, aber die unnötige Abgabe des Warnungszeichens verbietet. Ueber die zweckmäßige Regelung des Hupens haben der Verfasser und andere früher schon Ausführlicheres veröffentlicht. An dieser Stelle sei nur darauf hingewiesen, daß es in vielen Fällen nicht rechtzeitig möglich ist, zu beurteilen, ob die Abgabe eines Warnungszeichens nötig ist. Der Fahrzeugführer ist demnach gezwungen, nach Abschätzung der Wahrscheinlichkeit die eine oder andere der entgegengesetzten Vorschrift zu übertreten.

Nach § 13 Absatz 1 ist jeder Fahrzeugführer verpflichtet, die Absicht des Anhaltens durch senkrechtes Hochhalten des Armes zu erkennen zu geben. Wenn das auch im allgemeinen zweckmäßig ist, so erscheint es doch bedenklich, Rad- und Motorfahrer zum Loslassen einer Hand von der Lenkstange unbedingt in einem Augenblicke zu verpflichten, wo infolge Verminderung der Fahrgeschwindigkeit die Stabilisierung der einspurigen Bewegung besonders schwierig wird. Bei Automobilen ist in vielen Fällen die Erhebung des Armes nicht von hinten sichtbar. Allerdings ist als Ersatz dafür auch eine mechanische Winkvorrichtung zugelassen, die aber bei Rad- und Motorfahrern schwer anzubringen und nirgends eingeführt ist, übrigens auch wenig bei Wagen. Natürlich bezieht sich diese Kritik nicht auf das seitliche Abwinken, das der gleiche Paragraph regelt.

Absatz 12 des § 14 verpflichtet den Besitzer des Fahrzeuges zum Fortschaffen, wenn das Fahrzeug infolge Unfalls oder Versagens der bewegenden Kraft liegenbleibt. Diese unklare und zahllose Möglichkeiten auslassende Fassung würde besser ersetzt werden durch „infolge Betriebsunfähigkeit"; denn diese kann z. B. auch ohne Unfall und ohne Versagen der bewegenden Kraft, d. h. des Motors, etwa z. B. durch Federbruch infolge Rostens, eintreten.

Eine besondere technische Einwendung haben wir gegen Absatz 4 des § 17 zu machen, welcher vorschreibt, daß nach rechts einbiegende Fahrzeuge sich unmittelbar am Rande der Fahrbahn zu halten haben. Ich habe früher nachgewiesen, daß das bei Kraftwagen nicht möglich oder sehr gefährlich ist. Wenn die Vorderräder wirklich unmittelbar am Rande vorbeigelenkt werden, müssen die Hinterräder mit mathematischer Notwendigkeit über den Rand der Fahrbahn hinauskommen und dort entweder an die Begrenzung stoßen oder an ihr abgleiten, je nachdem diese erhaben oder abschüssig ist. Unter besonders unglücklichen Umständen kann sogar ein auf dem Bürgersteig neben der Fahrbahn stehender Passant, wie ich früher nachgewiesen habe, von der Karosserie getroffen werden, selbst wenn beide Räderpaare noch auf der Fahrbahn bleiben. Es ist auch deshalb beim Einbiegen nach rechts unter allen Umständen noch ein kleiner Abstand vom Bürgersteig freizugeben.

§ 19 Absatz 7 gestattet das Ueberholen nur dann, wenn dies in kürzester Zeit möglich ist. Der Begriff der kürzesten Zeit ist in diesem Zusammenhange sinnlos. Das Ueberholen dauert je nach dem zeitweiligen Bewegungzustande der Fahrzeuge, der Beschaffenheit derselben und den Straßen-, Wind- und sonstigen Verhältnissen verschieden lange. Eine bestimmte Grenze der Zeit, die als die kürzeste anzusprechen wäre, läßt sich nicht angeben, es sei denn die in jedem Einzelfalle möglichst kurze. So aufgefaßt, ist aber die Bestimmung erst recht sinnlos, denn das Ueberholen ist natürlich stets in der möglichst kürzesten Zeit möglich. Wahrscheinlich meint der Verfasser der Vorschrift, daß das Ueberholen dann nicht gestattet ist, wenn die Geschwindigkeit des überholenden Fahrzeuges nicht erheblich über die des überholten gesteigert werden kann. Das hätte zum Ausdruck gebracht werden müssen, am besten unter genauer Anfügung einer Zahl, wie z. B. „Ueberholen ist nur gestattet, wenn die Geschwindigkeit des Ueberholenden mindestens die Schrittgeschwindigkeit des Ueberholten übertrifft." *1600*

Digitized by Google

Organisation
der Reklameabteilung einer Automobilfabrik

Von F. W. A. WILKE

In einigen Fortsetzungen wird in der „Automobil-Rundschau" ein Thema berührt werden, daß in erster Linie für die Automobil- und verwandte Industrie geschrieben ist, aber auch in mancher Hinsicht von anderen Geschäftszweigen beachtet werden darf.

Ich mag mit diesem Aufsatz das Interessengebiet vieler Firmen berühren, meine Zeilen mögen von dieser oder jener Seite, besonders von der des Fachmannes, einer Kritik unterzogen werden, meine Meinung mag Gehör oder Nacheiferung finden — trotzdem will ich in meiner gesamten Ausarbeitung objektiv bleiben und bei der Schilderung von Vorteilen auch die sonst so gern geschnittenen Nachteile erörtern. Die Kritik zu fürchten darf keinen fortschrittlich eingestellten Reklamefachmann abhalten, sich zu äußern. Ich betone aber vorweg, daß trotzdem die gute Organisation einer ernst geleiteten Reklameabteilung nicht auch die einer anderen sein kann, da ungleiche Verhältnisse auch veränderte Bedingungen fordern, wohl aber kann die gutorganisierte Reklameabteilung den Verkauf ungemein beeinflussen.

Wohl jeder im geschäftlichen Leben Stehende wird im Laufe der Jahre auf Reisen oder bei sonst einer Gelegenheit Reklameabteilungen von Firmen der verschiedensten Branchen kennengelernt haben. Die eine Abteilung hatte ihr Domizil in einem möglichst engen Zimmer, das zudem noch gewöhnlich neben dem Schreibmaschinenzimmer oder in der Nähe eines sonst unruhigen Platzes (Dampfhammer, Schmiede, Motorenprüfstand) gelegen war, eine andere namhafte Automobilfabrik hat es heute sogar noch im Keller neben den Toiletten mit den im Sommer nicht angenehmen Ausdünstungen zu liegen. In einem dritten Büro fehlt der Fernanschluß, im vierten das Licht, im fünften der richtige Mann. Unter ungünstigen Lageverhältnissen ist von vornherein die Möglichkeit genommen, ruhig und mit Ueberlegung zu arbeiten. Richtet sich aber eine Firma erstmals eine eigene Werbeabteilung ein, so besteht diese gewöhnlich nur aus dem Leiter, manchmal Reklamechef genannt, und einer Stenotypistin. Reklamechef! Welch stolzer Titel und welche Illusionen läßt er zu. Dabei ist er der Leiter und Mädchen für alles zugleich. Eigentlich kein Schade oder keine Schande, denn wissen und können muß er alles. Er schreibt also: „Ich veranlaßte, daß Ihnen 100 Kataloge zugehen" und verpackt diese selbst. Er expediert die Hauszeitschrift, reinigt Klischees und fettet diese ein, befaßt sich mit der gesamten Kleinarbeit und wird von seiner Hauptarbeit, für die er eigentlich eingestellt ist, abgehalten. Dann ist der junge Mann auch fast in jedem Falle nur ausführendes Organ der Ideen eines anderen, der Verkaufsleitung oder der Direktion, darf seine eigenen Ideen niemals hervorbringen, und tut er es, fällt er auf lange Zeit in Ungnade. Denn nicht der Reklamechef kann den Etat und den Stil der Werbung regieren, seine vorgesetzte Stelle tut es. Aufmachung der Anzeigen, Ausstattung der Kataloge und Wahl der Zugabeartikel entspringen der Initiative eines Dritten, alles fällt gewöhnlich auch entsprechend aus. So sieht die Tätigkeit dieser Herren Chefs leider noch heute vielfach aus.

Welches Werk kannte noch vor Jahren eine eigene Reklameabteilung. Werbung in jeder Form und die Vergebung und Ausarbeitung von Drucksachen wurden in zweiter Linie als Nebenarbeit vom Verkauf oder sogar von der Einkaufsabteilung bearbeitet. Wurde, sagte ich eben, auch heute noch finden sich solche Unternehmen. Es beklagt sich da die Postexpedition, daß die gewöhnlichen Briefumschläge beim Schließen schlecht kleben, der Herr Generaldirektor bemängelt die Durchsichtigkeit der Umschläge, die Stenotypistinnen radieren fast jeden Brief durch und werfen ihn in den Papierkorb, der Betrieb kann die Uhrenkontrollkarten nicht verwenden, da sie um Millimeter in der Skala differieren. Jeder Tag bringt eine neue Beschwerde. Der Einkauf, sonst Eisenteile und Gummireifen en gros führend, sucht vergeblich, Ordnung in dieses Chaos zu bekommen. Es gelingt ihm nur schwer oder es gelingt ihm nie, weil übersehen wurde, den als Druckereifachmann tätigen Reklameleiter zu befragen oder seiner Abteilung die Behandlung dieser so wichtigen Materialien zu übertragen. Nicht nur die Ausstattung wird gewinnen, auch durch günstigere Preise werden weitere Vorteile geboten. Nicht jeder wird Verständnis für die Angliederung haben, richtiger ist sie.

Alle vorgeschilderten Instanzen, Verkauf, Einkauf, Direktion, wissen besser Bescheid als neu engagierte Reklameleiter. Schwierigkeiten nie geahnt, stemmen sich seinem Wollen entgegen. Er erlaubt sich Worte, wird ausführlicher, schweigt, und eines Tages verschwindet er, wenn er sich nicht sagt, daß er für sein Geld auch weniger arbeiten kann. Das Schauspiel wiederholt sich. Man wundert sich selbst, daß niemand aushält, findet aber den Grund, sobald man ihm nachgeht.

Nicht die langjährige Tätigkeit allein ist ausschlaggebend, sondern das Besserverstehen ist das Besserwissen. Die blödsinnigen Ansichten eines Reklamefachmannes sind Tagesgespräch, sein Wollen wird für Wichtigtuerei gehalten. Man soll einem tüchtigen Reklamefachmann freien Lauf lassen. Eines Tages wird sich herausstellen, daß die blödsinnigen Ansichten auf der anderen Seite lagen. Ich werde in verschiedenen Abschnitten auf die gesamten Arbeiten eingehen, welche die Grundlagen der Organisation bilden.

I. Der Tageslauf

Die Kleinarbeit ist nicht unwichtiger als die Hauptarbeit, sie findet daher ebenfalls Erwähnung. Der frühe Morgen bringt zunächst einmal die eingegangenen, abonnierten Zeitungen und Zeitschriften, Probenummern und größere Drucksachen. Als erste Stelle und Zentrale findet gerade die Arbeit größte Aufmerksamkeit. Die Reklameabteilung leitet die Zeitungen und Zeitschriften nach Durchsicht den zuständigen Stellen weiter und sammelt die Blätter später wieder.

Zunächst werden alle Blätter einmal durchgesehen auf eigene Anzeigen und eigene redaktionelle Notizen und solche der Konkurrenz. Die Nummern mit eigenen Anzeigen und Notizen werden auf dem Titelblatt rot bezeichnet, wichtig erscheinende Notizen der Konkurrenz durch ein anderes Zeichen vermerkt. Die abonnierten Blätter erhält der Bote zur Weitergabe. Jedem Blatt wird links ein Zettel an-

Digitized by Google

Zeitschrift: _____

Abteilung	Gelesen	Datum

Wer eine Zeitschrift nach beendigtem Umlauf nochmals aus besonderen Gründen wünscht, bemerke dies auf dem Umlaufzettel.

Lesezeit für jede Stelle zwei Tage. Um prompte Weiterleitung wird gebeten.

Bild 1

geklebt, der die interessierten Stellen der Reihe nach aufführt. Das Ausschreiben aller Abteilungen ist nicht unbedingt notwendig, richtig ist es ebenfalls nicht, die Blätter unter den Namen der betreffenden Herren bzw. Abteilungsleiter laufen zu lassen, da jede Abteilung als ganze interessiert ist und die Zeitung als solche in der Abteilung unter allen Beteiligten ebenfalls noch schnell kursieren soll. Als Abkürzungen seien kurz vorgeschlagen:

Technische Direktion . . .	TD
Kaufmännische Direktion . .	KD
Einkauf	E
Betriebsleitung	BL
Verkauf	V
Technisches Büro	TB

Mahnzettel für Zeitschriften

Die Zeitschrift: _____

ist aus dem Umlauf noch nicht zurück. Die links aufgeführten Stellen werden deshalb gebeten, nachzusehen, ob sich das Blatt noch in persönlichem Besitz befindet. In diesem Falle muß Weitergabe oder Rückgabe erfolgen.

Namen	Gelesen	Datum, wann erhalten und weitergegeben

Der Schlußsatz der Zeitschriften-Begleitzettel muß in jedem Falle beachtet werden. Nur strikte Befolgung der Zirkulationsbedingungen setzt uns in die Lage, bei Nachfrage jede Zeitschrift pünktlich ausleihen zu können.

Reklame-Abteilung

Nach Zirkulation zurück an Abteilung Reklame

In Umlauf am: _____

Zurück am: _____

Bild 3

durch Ausschneiden entnommen — soweit für eigene Anzeigen nicht bereits Belegblätter vorgelegen haben und diesen die Inserate durch Ausschnitt entnommen wurden — und dann im Zeitungsschrank in Fächer geordnet gesammelt. Zweimal in der Woche werden die Zeitungskarteikarten auf den „Soll aus dem Umlauf zurück" geprüft. Ist das Datum überschritten,

Titel: **Ort:**

In Umlauf bei:

Umlaufzeit: **Tage**

Nr.	Eingang am	Soll aus dem Umlauf	Zurück	Nr.	Eingang am	Soll aus dem Umlauf	Zurück

Bild 2

Das Blatt selbst wird in der Zeitungskartothek als in Umlauf gegeben eingetragen, der Tag des Soll-Rücklaufs vermerkt und nach beendigtem Umlauf ausgetragen, die beim Eingang vermerkten Artikel wird sofort ein blauer Umlaufnachfragezettel, „Mahnzettel", losgelassen. Bei peinlich genauer Arbeit dürften sich nie Unregelmäßigkeiten ergeben.

(Fortsetzung folgt)

Beleuchtungszeit vom 1. Okt. bis 15. Okt.: 1. Oktober . . . von 18.55 Uhr bis 5.15 Uhr
15. Oktober . . . von 17.55 Uhr bis 6.05 Uhr

Digitized by Google

Die Kraftfahrzeugsteuer bei Verwendung von Lastkraftwagen zur Personenbeförderung

Von Steuersyndikus Dr. jur. et rer. pol. Brönner, Berlin W9

In der Praxis ist die Frage vielfach von Bedeutung, ob die gelegentliche Verwendung von Lastkraftwagen zur Personenbeförderung die Anwendung der höheren Kraftfahrzeugsteuersätze für Personenkraftwagen zur Folge hat.

Grundsätzlich hat sich der Reichsfinanzhof (Bd. 18, S. 328 ff.) dahin ausgesprochen, daß es nach den gesetzlichen Bestimmungen ein Widersinn wäre, den Steuersatz für Personenkraftfahrzeuge auf Lastkraftfahrzeuge im technischen Sinne anzuwenden, wenn diese einmal zur Personenbeförderung benutzt werden. Die Personenkraftwagensteuer ist, wie der Reichsfinanzhof ausführt, auf der Pferdestärke des Motors — die Berechnung nach dem Hubraum hat gegen früher keine sachliche Aenderung gebracht, da je nach der Art des Motors eine bestimmte Anzahl Kubikzentimeter Hubraum eine Steuerpferdekraft darstellen —, die Steuer für Kraftomnibusse und Lastkraftfahrzeuge ohne Rücksicht auf die Pferdestärke auf dem Eigengewichte des betriebsfertigen Kraftfahrzeugs aufgebaut. Die starke Steigerung der ersteren zeigt augenscheinlich, daß mit der Personenkraftwagensteuer etwas ganz anderes besteuert werden soll als mit der Lastkraftwagensteuer. Dort soll der Vorsprung in rascher Raumüberwindung, hier vor allem der Vorsprung in der größeren Lastenbewegung vor anderen Beförderungsmitteln für den Straßenverkehr steuerlich ausgewertet werden. Ist das aber der steuerpolitische Gedanke, der der Differenzierung der Steuersätze zugrunde liegt, dann ist es vom Standpunkt des Gesetzes aus ganz gleichgültig, ob im einzelnen Falle der Wagen tatsächlich zur Beförderung von Personen oder Gütern verwendet wird. Denn wenn auch ein Lastkraftwagen zur Personenbeförderung benutzt wird, so wird trotz der vielleicht hohen Zahl der Pferdekräfte doch die gleich rasche Beförderung wie mit einem Personenkraftwagen wegen des großen Eigengewichts des Wagens nicht erreicht.

Die Unterscheidung der Kraftfahrzeuge findet bei dieser Sachlage nach dem Kraftfahrzeugsteuergesetz, wie die Entscheidung des Reichsfinanzhofs bestätigt, nach ihrer objektiven Beschaffenheit, nach Bauart, Antriebsweise, Einrichtung usw., d. h. nach technischen Merkmalen statt. Ein schwerer Kraftwagen, für den nach seiner Bauart als hauptsächliche Verwendung nur die für die Güterbeförderung in Betracht kam, könnte daher, trotzdem er gelegentlich des Abwurfs von Flugblättern auch hiermit nicht beschäftigte Personen in größerer Anzahl beförderte, nicht nach dem Personenwagentarif besteuert werden. (R. F. H. II A 91/26)

Der Reichsfinanzhof hat jedoch in der angegebenen wie in einer weiteren Entscheidung vom 23. November 1926 (II A 537/26) darauf hingewiesen, daß es für den Ortsverkehr wie auch für die Bedienung von Kunden über Land gewisse Wagentypen leichterer Bauart gibt, bei denen der Wagen ebensogut dem Personen- wie dem Güterverkehr zu dienen objektiv geeignet ist; entweder kann er für beide eingerichtet sein, oder doch auf leichte Weise für den einen oder anderen Zweck, z. B. durch Einhängen von Sitzen hergerichtet werden. Es handelt sich da, wie der Reichsfinanzhof ausführt, vor allem „um Geschäftswagen zur Beförderung von hochwertigen, nicht schwer ins Gewicht fallenden Gütern, bei deren Beförderung dann die rasche Raumüberwindung in den Vordergrund tritt, und dies wieder ist der Anlaß, daß die Wagen gleichzeitig zur Personenbeförderung geeignet sind und dazu mit hergerichtet werden". In diesen, aber auch nur in diesen Fällen hat, wie es in dem Urteil vom 23. November 1926 heißt, die subjektive Bestimmung mit zu entscheiden. Hier ist also festzustellen, ob die Einrichtung des Wagens derartig ist, daß sie objektiv auch für Zwecke der Personenbeförderung geeignet ist. Ergibt die Bauart des Wagens (Art des Untergestells, Einrichtung der Sitze u. ä.), daß sie für die Beförderung von Personen eingerichtet ist, so entscheidet die steuerlich höherwertige Benutzung; es genügt dann also eine gelegentliche Verwendung zur Personenbeförderung, um die höheren Sätze des Personenwagentarifs in Anwendung zu bringen.

Für die Praxis ist ein neuerer, vom Reichsfinanzhof in einem nicht veröffentlichten Urteil vom 21. Dezember 1928 (II A 540/28) behandelter Fall von Interesse, bei dem es sich um einen Kraftwagen handelte, der regelmäßig zur Beförderung von Vieh und Fleisch, gelegentlich, insbesondere an Sonntagen aber auch zu Fahrten mit den Angehörigen benutzt wurde. Das Finanzgericht hatte einen kombinierten Personen- und Lieferwagen angenommen und den Personenwagentarif für anwendbar erklärt. Der Reichsfinanzhof hat die Sache unter Aufhebung der Vorentscheidung zur nochmaligen Entscheidung mit folgenden Ausführungen an die Vorinstanz zurückverwiesen: Dem Steuerpflichtigen könne zwar zugegeben werden, daß der Wagen in seinem gewöhnlichen Zustande mit Rücksicht auf den die Karosserie darstellenden kastenartigen Aufbau und darauf, daß er innen mit nicht herausnehmbaren, fest mit dem Aufbau verbundenen Zinkblechtafeln völlig ausgeschlagen ist, den Eindruck eines gewöhnlichen Fleischerwagens, also eines Lastkraftwagens mache. Noch mehr würde dies der Fall sein, wenn hinten nicht eine Tür, sondern, wie der Beschwerdeführer angebe, eine Klappe angebracht sei. Alle diese Umstände aber würden einer Zurechnung des Wagens zu den oben erwähnten Wagentypen dann nicht entgegenstehen, wenn, zumal das Chassis nach der Sachverständigenbescheinigung das gleiche wie für Personenwagen ist, die sonstigen Einrichtungen eine leichte Herrichtung des Wagens zu einem Personenwagen ermöglichen. Zunächst kämen dafür in Betracht die innen angebrachten Druckknöpfe,

Digitized by Google

STEYR

auf den Ausstellungen z.B. in Paris u. London

FORTSCHRITT:
durch Rationalisierung und Produktionssteigerung

ERFOLG:
durch Verkaufssteigerung

DAHER UNSER VERKAUFSPROGRAMM 1929/30:

2 LITER 8/40 PS TYP XX
SECHSZYLINDER MIT SCHWINGACHSE

1½ LITER 6/30 PS TYP XII
SECHSZYLINDER MIT SCHWINGACHSE

4 LITER 15/70 PS TYP XVI
DER BEQUEME 6ZYL. REISEWAGEN

DEUTSCHE STEYR-WERKE VERTRIEBSGESELLSCHAFT M.B.H. BERLIN-HALENSEE / NESTORSTR. 23/25
FERNSPR. FÜR STADTGESPRÄCHE: PFALZBURG (H1) 3562-65
FERNSPRECHER FÜR FERNGESPRÄCHE: PFALZBURG 3543
VERKAUFS- u. AUSSTELLUNGSRÄUME BERLIN: W62 / BUDAPESTERSTR. 1 / FERNSPR: BARBAROSSA (B5) 7061 u. 0915
FILIALE DÜSSELDORF: GRAF ADOLFSTR. 45 / FERNSPRECHER: 23636 / 37 u. 24022

Digitized by Google

die es ermöglichen, die Seitenwände mit Leder zu bedecken. Allerdings seien nach der Sachverständigenbescheinigung ferner besondere Vorrichtungen zum Anbringen von Sitzen nicht vorhanden. Es frage sich aber, ob nicht schon der Lederbezug so eingerichtet sei, daß Sitze, die etwa sogar mit dem Wagen mitgeliefert sind, mit der erforderlichen Festigkeit eingelassen werden könnten, was jene die Herrichtung zu einem Personenwagen ermöglichenden Vorrichtungen ersetzen würde. Ferner besitze nach der Sachverständigenbescheinigung der Wagen Einrichtungen, die die Anbringung eines Segeltuchverdecks ermöglichten. Es fragt sich, ob dies Segeltuchverdeck z. B. durch seine Höhe etwa so beschaffen sei, daß es danach ausschließlich oder doch wenigstens mit bei der Beförderung von Personen verwendet würde.

In einem anderen Falle (vgl. Urteil v. 25. Januar 1929; II A 651/28) hat der Reichsfinanzhof nach der objektiven Beschaffenheit des Wagens einen Personenkraftwagen angenommen. Der Wagen war ein zweisitziger, mit einem aufklappbaren Allwetterverdeck versehener Ford-Wagen in Kabriolettform, der hinten einen zur Aufnahme von Waren oder Gepäck geeigneten nur etwa 1 × 0,8 × 0,5 m großen geschlossenen und durch eine Klappe zu öffnenden Raum besaß. Bei der gefälligen Form und geringen Größe dieses geschlossenen Raumes, die nicht nebensächlich, sondern gerade für das Aussehen des ganzen Wagens entscheidend sei, unterscheide der Wagen sich nicht von Personenkraftwagen, die hinten mit einem geschlossenen Raume zur Aufnahme des Reisegepäcks versehen sind. An dieser für die Beurteilung maßgebenden objektiven Beschaffenheit würde dadurch nichts geändert, daß auf der Klappe und auf den hinten zu beiden Seiten des Gepäckraums angenieteten Seitenblechen der Name des Steuerpflichtigen angebracht sei, wodurch allein übrigens nach der Sachverständigenbescheinigung für die Dauer der Anbringung dem Wagen das Aussehen als Personenkraftwagen genommen sein sollte. Denn derartige Aufschriften und Schilder könnten die objektive Beschaffenheit des Wagens, auf die es allein ankomme, nicht ändern. Daß der Wagen von dem Dampfkesselüberwachungsverein als Prüfungsbehörde seinerzeit als Lieferwagen, was wohl „Lastkraftwagen" bedeuten soll, erklärt und als solcher auch an den Steuerpflichtigen verkauft worden sei, könne an der steuerlichen Beurteilung des Wagens als Personenkraftwagen nichts ändern, da die Steuerbehörden hierüber selbständig zu entscheiden hätten.

Bei Lastkraftwagen dieser Art, die auch zur Personenbeförderung Verwendung finden, fragt es sich aber weiter, ob sie nicht als Kraftomnibusse einem niedrigeren Kraftfahrzeugsteuertarif unterliegen können. Als Omnibus gelten nach § 3 der Ausführungsverordnung Personenkraftwagen mit mehr als 8 Sitzplätzen (einschließlich des Führersitzes). M. E. ist diese Möglichkeit gegeben, wenn der Lastkraftwagen für die Zwecke der Personenbeförderung bereits mehr als 8 Sitzplätze enthält oder mehr als 8 Sitzplätze bei einer Beförderung von Personen eingehängt oder sonstwie ohne weiteres angebracht werden können. Es besteht nach dem Wortlaut des Gesetzes kein Grund, den Begriff des Kraftomnibus nur auf Wagen anzuwenden, die vom Verkehr lediglich bei einer bestimmten äußeren Gestaltung als solche angesehen werden. Grundsätzliche Entscheidungen des Reichsfinanzhofs liegen jedoch nicht vor. *1581*

Und doch! Der Autofahrer wird verurteilt!

Im April 1928 hielt ich in Berlin auf der Potsdamer Straße mit meiner Limousine, um vom Ruhestand aus zu wenden. Die Straße war, wie ich mich vor dem Anfahren überzeugte, auf beiden Seiten frei bis auf einen Radfahrer, der, von rückwärts kommend, noch in ziemlich großer Entfernung war. Nach Herauslegen des Winkers war ich etwa 2 m von der Bordschwelle entfernt, als mich wider Erwarten der Radfahrer schon eingeholt hatte. Mit dem Kopf tief auf die Lenkstange gebeugt, hat er meinen Wagen wahrscheinlich erst in letzter Minute gesehen und beim Herumreißen des Rades glitt er auf dem nassen Asphalt aus, wobei er meinen vorderen Kotflügel streifte. Ich hielt meinen Wagen sofort an und stellte außer einigen belanglosen Schrammen am Rade und meinem Kotflügel weiter keinen Schaden fest. Insbesondere wurde von seiten des Radfahrers von einer Körperverletzung nicht das geringste erwähnt, da ich in diesem Fall versucht hätte, mir für meine Schuldlosigkeit am Zusammenstoß einen Zeugen zu beschaffen.

Ich hielt den Fall für erledigt, bis ich im Juli die Mitteilung erhielt, daß der Staatsanwalt ein Verfahren wegen Transportgefährdung und Körperverletzung eingeleitet habe. Im Termin Ende August erschien der Radfahrer ohne Entschuldigung nicht, und als Zeuge — vom Radfahrer benannt — wurde ein „Chauffeur" vorgeführt, der inzwischen gerade eine Gefängnisstrafe verbüßte. Ein Urteil konnte wegen der Abwesenheit des Radfahrers nicht gefällt werden. Ende Dezember erhielt ich vom Gericht die Mitteilung, daß das Verfahren einstweilen ruhe, da der Aufenthaltsort des Radfahrers polizeilich nicht zu ermitteln sei.

Erst im April 1929 wurde er in Unna i. Westf. aufgefunden und dort kommissarisch vernommen. Im Termin selbst war der als Zeuge angegebene „Chauffeur", der seine Gefängnisstrafe inzwischen verbüßt hatte, zugegen. Vor seiner Vereidigung machte er darauf aufmerksam, daß er fünf Jahre Ehrverlust habe. Trotzdem vereidigte ihn der Richter, und auf seine Aussage hin als „Fachmann", daß ich zu kurz gewendet habe, wurde ich zu 50 M. Geldstrafe verurteilt. Auf meine Entgegnung, daß mir als Besitzer des Wagens die Pneumatiks und die Steuerung viel zu leid getan hätten, um den Wagen auf der Stelle herumzureißen, wurde nichts gegeben.

Eine Berufung hielt mein Rechtsanwalt für zwecklos, da ich leider keinen Zeugen hatte und die beiden Kronzeugen des Staatsanwalts, von denen der eine von der Polizei erst dreiviertel Jahre lang gesucht werden mußte, und der andere mit Gefängnis und fünf Jahren Ehrverlust bestraft war, ihre Aussagen unter Eid gemacht hatten. *1548*

Digitized by Google

WER IST WO?

Gustav Grüttefien 50 Jahre alt

Der mit der Entwicklung der B. Z. am Mittag als maßgebende deutsche Tageszeitung von Anfang an verbundene Chefredakteur Gustav Grüttefien beging vor kurzem seinen 50. Geburtstag. Er trat 1905 beim Verlag Ullstein ein und übernahm, als der Sport mit all seinen verschiedenen Arten anfing, in erheblichem Maße das Interesse des allgemeinen Leserpublikums zu wecken, die Sportredaktion des Verlages und insbesondere die Stellung des Chefredakteurs für Sport bei der B. Z. am Mittag. Grüttefien hat sich von jeher auch im besonderen Maße des Automobilsports angenommen. Er steuert seit vielen Jahren seinen Wagen selbst, fuhr früher einen Pluto, dann einen Matthis, Hansa und jetzt ein Mercedes-Benz-Kabriolett der 3½-Liter-Type. Er hat sich besondere Verdienste für alle Automobilfahrer dadurch erworben, daß er unermüdlich und mit der Macht der hinter ihm stehenden Tageszeitungen des Ullsteinverlages für die Entwicklung des großstädtischen Verkehrs, für die Schaffung brauchbarer Automobilstraßen, für die Beseitigung der Automobilfallen und all der vielen anderen Hindernisse, die überwunden werden mußten, um dem Automobilismus freie Bahn zu schaffen, sich immer wieder eingesetzt hat. Wir wünschen ihm, diesem sympathischen Kollegen, daß es ihm noch recht lange vergönnt sein möge, in gleicher Frische und Jugendlichkeit wie bisher an der Weiterentwicklung des deutschen Automobilismus mitzuarbeiten.

Kommerzienrat Paul Mamroth 70 Jahre

Der von der Gründung der Allgemeinen Elektricitäts-Gesellschaft an mit an der Spitze stehende Industrie- und Finanzmann Kommerzienrat Dr.-Ing. e. h. Mamroth, der im vorigen Jahr aus dem Vorstand der AEG. austrat und in den Aufsichtsrat dieser Gesellschaft gewählt wurde, feierte vor kurzem seinen 70. Geburtstag. Wir bringen auch unsererseits ihm unsere besten Glückwünsche dar, weil er, wie kaum ein anderer, es verstanden hat, die hinter ihm stehende finanzielle Macht sowie seine Initiative und seinen Unternehmungsgeist der deutschen Automobilindustrie zur Verfügung zu stellen. Außer manchen anderen Gesellschaften der Automobil- und Zubehörindustrie sind es besonders die NAG., die er zu Anfang des Jahrhunderts unter dem Namen Neue Automobil-Gesellschaft gründete und die dann als Nationale Automobil-Gesellschaft in eine Aktiengesellschaft verwandelt wurde, und die Pallas-Apparate-Gesellschaft m. b. H., in deren Vorstand Mamroth auch heute noch tätig ist.

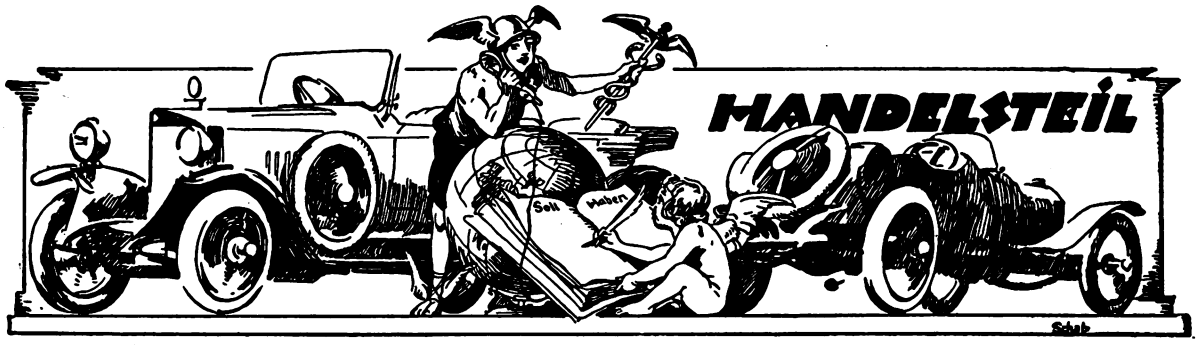
Walter Ewerbeck bei Horch

Der frühere Leiter der Werbeabteilung der Daimler-Benz-AG., Lastwagenwerk in Gaggenau, Herr Walter Ewerbeck, trat bei der Horchwerke Aktiengesellschaft, Berlin, als Assistent des Herrn Dr. Ludwig ein.

Die Stelle des Leiters der Werbeabteilung bei Daimler-Benz in Gaggenau übernahm Herr Lohse.

Zu haben in allen Buchhandlungen, Auto- und Fahrradgeschäften; wo nicht erhältlich, direkt von der Continental-Caoutchouc-Compagnie (Kartographische Abteilung), Hannover

Digitized by Google



DieKonzentration in der französischen Automobilindustrie / Von Dr. M. Uebelhör, Paris

Ist das Wirtschaftsleben Frankreichs im großen und ganzen auch recht kleinbürgerlich, so macht doch die französische Automobilindustrie hiervon eine Ausnahme, deren Maße an diejenigen der gleichen Industrie in den Vereinigten Staaten von Nordamerika erinnern. Zum erstenmal nun sind über die Konzentration der französischen Automobilindustrie genauere Angaben veröffentlicht worden, die Hauptpunkte seien hier wiedergegeben.

Zu Anfang des vergangenen Jahres gab es in Frankreich insgesamt 76 einzelne Autowerke; im Laufe dieses Jahres gingen einige ein, andere kamen hinzu, Ende des Jahres waren es 77 Werke. Im Oktober des gleichen Jahres fand unter der Leitung der „Société Chenard et Walker" die Konzentration von fünf folgenden größeren Unternehmungen statt: Ariès, Chenard, Donnet, Delahaye und Rosengart, wobei bemerkt sein mag, daß Rosengart im Jahre 1928 nur wenig baute. Die Gesamtproduktion dieser Gruppe wird auf 30 000 Wagen pro Jahr geschätzt. Entsprechend dem französischen Charakter handelt es sich hier aber nur um eine recht lockere Konzentration, bei der jedem Unternehmen volle Autonomie gewahrt bleibt, eine Konzentration also, die sich lediglich auf die Gemeinsamkeit bei den Ankäufen, den technischen Studien und der Organisation des Absatzes erstreckt. Im übrigen ist diese Konzentration die erste ihrer Art in Frankreich.

Außerordentlich stark konzentriert ist der französische Automobilbau dagegen in anderer Hinsicht. So erzeugten im vergangenen Jahre allein die drei größten Werke, nämlich Citroën, Renault und Peugeot, also nur 4 Prozent aller Autowerke, rund 75 Prozent der französischen Gesamtproduktion, das heißt etwa 165 000 Wagen; hiervon entfallen auf Citroën etwa 90 000, auf Renault rund 45 000 und der Rest auf Peugeot. Vier weitere Werke, nämlich Berliet, Chenard, Donnet und Mathis, die rund 6 Prozent aller Fabriken darstellen, erzeugten 14 Prozent der Gesamtproduktion, also etwa 32 000 Wagen. Nimmt man diese beiden letzteren Gruppen zusammen, so ergibt sich, daß allein 7 Automobilwerke oder weniger als 10 Prozent aller französischen Automobilwerke 89 Prozent der Gesamtproduktion erzeugen, und daß die 69 anderen Autowerke, die 90 Prozent der Gesamtzahl ausmachen, nur etwa 11 Prozent der Gesamtproduktion erzeugen, rund 25 000 Wagen.

Es wäre noch hinzuzufügen, daß der weit vorausschreitende Citroën seine Versuche zur Herstellung einer Einheitsfront aller großen und größeren Werke noch nicht aufgegeben hat und nach wie vor bei diesen Bestrebungen mit der Unterstützung amerikanischer Kapitalien arbeitet. Ein Erfolg würde ihm aber wohl nur bei dem Auftreten einer Krise beschieden sein. *1723*

Um den Typ des russischen Automobils / Von Carl Peters

Nach Beschluß des russischen Obersten Volkswirtschaftsrates soll im nächsten Jahr mit dem Bau einer neuen Kraftwagenfabrik in Nishnij Nowgorod an der Wolga begonnen werden. Ueber den Wagentyp, den die neue Fabrik herstellen soll, sind jedoch noch immer die Meinungen geteilt. Die lebhafte Diskussion, die über diese für den russischen Transport äußerst wichtige Frage entbrannt ist und bereits in Rußland eine umfangreiche Literatur erzeugt hat, setzte sich auch auf der ersten Allrussischen Automobilbaukonferenz fort, die Anfang Juni in Petersburg stattfand.

Sollen die 100 000 russischen Kraftwagen, die das neue Werk nach seiner Vollendung wird bauen können, Eintonnenwagen oder schwere Wagen sein? Für Ford oder gegen Ford? So waren die Fragen auf der Konferenz gestellt.

Die Praktiker des Automobilismus erwiesen sich als entschiedene Gegner des Ford, der „ein Fremdkörper im Leibe Rußlands" sei. Der Ford — argumentierten sie — sucht den individuellen Verbraucher. Unser Verbraucher aber ist in der Stadt die Fabrik, im Dorfe die Genossenschaft, die staatliche Wirtschaft, die Kommune. Der sozialistische Transport ist in erster Reihe ein organisierter Transport. Kann er sich auf den 1½-Tonnen-Wagen basieren?

Diesen prinzipiell formulierten Argumenten wurde entgegengehalten, daß sie außerhalb „der Zeit und des Raumes" schweben. Die russischen primitiven Dorfstraßen werden infolge ihres Urzustandes weder in fünf, noch in zehn Jahren in bequem befahrene Straßen verwandelt werden können. Aber die ausgefahrenen Dorfstraßen können nur von leichten Wagen befahren werden. Uebrigens wurde auf der Konferenz die äußerst interessante Mitteilung gemacht, daß sich nach den Erfahrungen einiger Getreide-Staatsgüter der Transport mit 1½- bis 2-Tonnen-Kraftwagen auf 48 bis 58 Kopeken = 104 bis 126 Pfennige pro Tonnenkilometer stellt, der Transport mittels Traktorenzügen (ein 40- bis 55-PS-Schlepper mit vier Anhängewagen) dagegen nur aus 16 bis 34 Kopeken = 34 bis 74 Pfennige. Es eröffnet sich dadurch eine neue Variante der Mechanisierung des landwirtschaftlichen Transports.

Die Konferenz sprach sich in ihrem Entschluß doch für den Fordtyp aus, betonte aber die Wichtigkeit einer gleichzeitigen Herstellung schwerer Wagen und begrüßte das Vorhaben, in Petersburg eine zweite Kraftwagenfabrik zu gründen, die jährlich 25 000 Dreitonner herzustellen haben wird.

Dem Bau dieser Werke stehen fast unüberbrückbare Hindernisse entgegen. Vor allem der schreiende Mangel an Baumaterialien, Metall und auch an technisch vorgebildeten Kräften. Dann aber bestehen in Rußland keine Werke, die die Sondersorten von Stahl liefern könnten. *1729*

Digitized by Google

KLEINE MITTEILUNGEN

Vor Benzinpreisermäßigungen?

Die Meldungen, nach welchen in Deutschland im Zusammenhang mit den Preisunterbietungen in Rheinland-Westfalen und in Bayern ein allgemeiner Kampf um den Benzinpreis bevorsteht, der allerdings nicht auf Kosten, sondern zugunsten der Konsumenten gehen müßte, werden uns aus Kreisen der Benzin-Konvention als übertrieben bezeichnet. Die Unterbietungen erfolgen im Westen hauptsächlich mit Unterstützung belgischer Firmen und in Bayern durch die Unterbietungen der Crédit Minier und der Gallia, die Benzin und Oel aus Rumänien einführen. Diese Mengen seien jedoch zu gering, um den gesamten deutschen Markt beeinflussen zu können. Man muß dieser Stellungnahme allerdings mit einiger Skepsis begegnen, denn nach neueren Nachrichten ist eine Preisunterbietung durch diese Außenseiter auch an den Märkten beabsichtigt, die von Hamburg und Berlin aus beliefert werden, und die Konvention wird, um dieser Sachlage Rechnung zu tragen, in diesen Tagen ebenfalls ihre Preise ermäßigen. *1734*

Zum Prämienkampf in der Kraftfahrzeugversicherung

Der Prämienkampf in der Kraftfahrzeugversicherung hat sich in letzter Zeit in zunehmendem Maße verschärft. Die gegenseitige Unterbietung hat schon dazu geführt, daß auf die Selbstbeteiligung von 100 RM. in der Kaskoversicherung und von 1/5 in der Feuerversicherung fast allgemein Verzicht geleistet wird. Dies hat zu lebhaften Klagen der Versicherungen Anlaß gegeben, die vielfach über ein Verlustgeschäft in der Auto-Kaskoversicherung berichten. Dies dürfte aber weniger auf zu niedrige Prämien als auf Mängel zurückzuführen sein, die einerseits in dem zurzeit herrschenden Provisionssystem begründet sind, zum anderen Teil auf zu übermäßige Kostenrechnungen der Reparaturwerkstätten beruhen. Hier Remedur zu schaffen, ist Sache der Versicherungsgesellschaften, keineswegs kann dies die Forderung auf Begründung einer staatlichen Aufsicht über die Kaskoversicherung begründen. *1730*

2500 neue Autofahrer in Berlin

Während in den früheren Jahren im August das Interesse der Berliner am Autofahrenlernen stets nachgelassen hatte, macht sich in diesem Jahre infolge des guten Wetters noch ein erstaunlicher Andrang zu den Prüfungen bemerkbar. Im August wurden 2490 neue Führerscheine ausgestellt. Im Monat vorher waren es 2800. Durch diese verhältnismäßig hohe Zahl im August ist für die ganze Sommersaison 1929 die Ziffer des Vorjahres wieder erreicht worden, nachdem in den ersten Monaten infolge des strengen und langen Winters wenig Lust bestanden hat, Autofahren zu lernen. Auch der Anteil der Frauen beläuft sich für August noch immer auf 10 Prozent. Es wurden 240 Führerscheine an Frauen erteilt, nachdem im Vormonat allerdings ein Rekordanteil mit 309 Führerscheinen, also mehr als 10 Prozent, erreicht worden war. *1742*

Autobus unrentabel
Die Straßenbahn das billigste Verkehrsmittel

Der Schnellbahnbau sei, wie die Berliner Verkehrs-AG. berichtet, leider sehr teuer. Heute sei die Gesamtstrecke 80 Kilometer lang. Jeder neue Kilometer koste 12, wenn die Verhältnisse so schwierig wie am Alexanderplatz und an der Jannowitzbrücke liegen, sogar bis 18 Millionen Mark. Dabei seien die Gleisanlagen und das rollende Material nicht einbegriffen.

Daher komme es auch, daß bei der Hochbahn auf den gefahrenen Wagenkilometer 52, bei der Straßenbahn nur 45 Pf. Unkosten ruhen. Die Straßenbahn sei mit ihrer Gleislänge von 700 Kilometern das Massenverkehrsmittel.

Unmöglich sei es, die Straßenbahn durch Autobusse abzulösen. Die Unkosten des Autobusverkehrs seien beinahe doppelt so hoch wie bei der Straßenbahn; sie beziffern sich auf 88 Pf. pro Wagenkilometer, der Verschleiß an Chassis und Karosserie, an Motoren und Gummi sei zu stark.

Ueber den Umfang der städtischen Verkehrs-AG. kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man hört, daß sie gegenwärtig 28 000 Personen beschäftigt und 84 Millionen Mark pro Jahr an Lohn zahlt. *1740*

Der Bois de Boulogne muß dem Auto weichen

Die Pariser Stadtverwaltung beschloß in einer ihrer letzten Sitzungen, einen Teil des Bois de Boulogne auszuroden, um Platz für eine große städtische Automobilgarage gegenüber der Rennbahn von Longchamp zu schaffen. Nicht weniger als 2 Hektar des schönsten Teiles des Bois de Boulogne werden für die Garage, die 500 m lang und 36 m breit wird geopfert. *1735*

Steigerung der italienischen Automobilausfuhr

Die italienische Automobilausfuhr im ersten Halbjahr 1929 betrug 14 030 Automobile im Werte von über 201 Millionen Lire gegen 13 066 Automobile im Werte von über 181 Millionen Lire im ersten Halbjahr 1928. Prozentual stärker jedoch ist die Einfuhr gestiegen, und zwar von 2486 Stück (40,7 Mill. Lire) auf 3829 (53,1 Mill. Lire). Die italienischen Zeitungen zeigen sich über die Zunahme der Ausfuhr sehr befriedigt, verweisen aber gleichzeitig auf die nicht unerhebliche Zunahme der Einfuhr, der durch patriotische Bevorzugung der italienischen Marken gesteuert werden müsse. *1736*

83 Prozent des Motorradbestandes der Welt entfallen auf Europa

Eine Statistik über den Weltbestand an Motorrädern zeigt, daß bemerkenswerterweise Amerika keine Zunahme mehr aufzuweisen hat. Während der europäische Bestand am 1. Januar 1929 mit 1 876 000 um 299 000 größer war als der Bestand am 1. Januar 1928, ist der Bestand Amerikas von 141 000 auf 139 000 zurückgegangen. Das hängt zweifellos zusammen mit den niedrigen Automobilpreisen und den günstigen Abzahlungsmöglichkeiten für Automobile in Amerika. Der gesamte Weltbestand an Motorrädern wird vom Handelsamt der USA. auf 2¼ Mill. Stück geschätzt gegenüber 1,1 Mill. im Jahre 1924, 1,7 Mill. im Jahre 1927 und 1,9 Mill. im Jahre 1928. Von diesem Gesamtbestand entfallen, wie schon erwähnt, auf Europa rund 1,87 Mill., das sind 83 Prozent. Das Motorrad ist also im wesentlichen eine europäische Angelegenheit. Innerhalb Europas weist den größten Bestand Groß-Britannien mit 734 000 Stück auf. An zweiter Stelle folgt Deutschland mit einem auf 465 000 Stück geschätzten Bestand. Frankreich steht mit 320 000 an dritter Stelle.

Was die jährliche Weltproduktion anlangt, so wird diese von amerikanischer Seite auf rund 400 000 Stück geschätzt, doch dürfte diese Schätzung nur Großkrafträder erfassen. Das geht daraus hervor, daß die Produktion Deutschlands mit 84 000 Stück angegeben wird, das damit hinter Frankreich (115 000) und England (120 000) an dritter Stelle folgt, während die deutsche Produktion in 1928 unter Einbeziehung der Kleinkrafträder auf 140 000 Stück geschätzt werden muß. Im Jahre 1929 dürfte Deutschand infolge der zunehmenden Produktion von Kleinkrafträdern an die erste Stelle rücken. *1733*

Digitized by Google

Kurse an der Berliner Börse von Unternehmungen, die der Automobilindustrie nahestehen

Firma	Letzte Divid.	Datum 11. 9.	18. 9.	25. 9.
Adler	0	42	40	41
Allg. Berl. Omnibus	10	178	178	178
AEG.	8	192	193	189
Augsb.-Nrbg. (MAN.)	6	85	82	80
Bln.-Karlsr. (DWF.)	0	70	71	71
Calmon	0	—	24	23
Chillingworth	8	70	80	82
Continental	7	161	162	162
Daimler-Benz	0	49	46	45
Dürener Metallw.	10	151	146	142
Dürkopp	0	—	—	—
Frankf.-Pokorny	4	52	52	52
Hanomag	0	42	38	38
Harb. Gummi (Phoenix)	0	80	77	76
Horchwerke	8	83	84	83
Kronprinz	5	57	57	58
Magirus	0	20	20	20
Motorenfabrik Deutz	0	72	70	70
NAG.	0	24	—	23
Nürnb. Herkules	0	38	37	38
Peters Union	5¼	—	—	—
Siemens & Halske	14	383	383	371
Vomag	6	83	82	79
Wanderer-W.	6	64	60	61

Kleinhandelspreise Berlin

	Datum	Ab Tankstelle
Benzin	Sep. 29	32,— M/100 l
B.V. Benzol	„	44,— M/100 l
Benzin-Benzol-Gemisch	„	37,— M/100 l
Oel (Olexol 1—6)	„	1,40 M/l
Oel (Standard Motor Oil)	„	1,40 M/l

Kraftwagenbereifung

Type Ballonreifen für Wulstfelgen

Profil	Decken	Schläuche
710× 90	55,30	8,70
760× 90	58,60	9,—
765×105	73,—	11,—
815×105	77,30	11,75
820×120	92,50	13,75
880×120	102,50	14,55

Ballonreifen für Wulstfelgen

715×115	54,10	9,85
730×130	64,70	12,15
775×145	77,30	12,55

Werkstoffe. (Rheinland-Westfalen)

Gießerei-Roheisen I	M/t 89,50
Stabeisen	135,00—141,00
Formeisen	132,00—138,00
Bandeisen	164,00
Feinbleche 1—3 mm	162,50—165,00

(Berlin September 29)

Gußeisen	M/100 kg 45,10
Stahlformguß	„ 79,00
Zink	„ 48,25
Barr-Aluminium	„ 194,00
Zinn (Hamburg Termin Sept.)	„ 416,—
Antimon	„ 66,00
Kupfer	„ 148,13

Reichsindex Aug. 154.
1913 = 100.

Firmenberichte

Minimax AG., Berlin. Der Aufsichtsrat beschloß, der auf den 24. Oktober anzuberaumenden ordentlichen Generalversammlung vorzuschlagen, für das Geschäftsjahr 1928/29 wieder eine 10prozentige Dividende auf die Stammaktien und 9 Prozent Dividende auf die Vorzugsaktien auszuschütten. Die Gesellschaft erzielte einschließlich des Gewinnvortrages aus dem Vorjahre in Höhe von 43 402 M. einen Reingewinn von 451 751 M. (385 979 M.). Nach Ausschüttung der obigen Dividende und der satzungsmäßigen Tantieme an den Aufsichtsrat, werden auf neue Rechnung 26 201 M. vorgetragen. Das laufende Geschäftsjahr hat sich gut angelassen.

Brennabor-Werke Gebr. Reichstein in Brandenburg a. H. In der Beschäftigungslage in der Stadt Brandenburg trat insofern eine Verschärfung ein, als die Karosserieabteilung der Brennabor-Werke (und die Fahrradabteilung der Excelsior-Werke) eine größere Anzahl von Arbeitskräften freisetzten. Andererseits war, wie weiter mitgeteilt wird, die Kinderwagenabteilung der Brennabor-Werke und teilweise auch die Fahrradabteilung für weibliche Arbeitskräfte aufnahmefähig.

Manufacture Liégeoise de Caoutchouc O. Englebert Fils & Cie. in Liège teilt mit, daß, nachdem das deutsche Kartellgericht am 22. Juli 1929 eine Entscheidung gefällt hatte, die der Verhängung einer Sperre gegen Englebert gleichkam, inzwischen durch Verhandlungen, insbesondere durch Vermittlung der Vereinigung deutscher Gummireifenhändler und Reparateure eine Einigung zustande gekommen ist. Nachdem die übrigen Vertragspartner Engelberts Wünschen auch Rechnung getragen haben, habe Engelbert im Interesse der Gesundung der Branche seine Unterschrift zum Vertrag 1929 am 6. September rechtsgültig geleistet. Dadurch ist die Sperre gegenstandslos geworden. Den Hauptteil an der deutschen Reifenkonvention haben bekanntlich die Continental-Caoutchouc- und Guttapercha-Compagnie, Hannover, und die Deutsche Dunlop Gummi Co. AG., Hanau.

Absatzfinanzierungsgesellschaft bei André Citroën. Die Pariser Presse berichtet von der soeben erfolgten Gründung einer neuen Kreditorganisation der französischen Automobilfabrik André Citroën, die das Teilzahlungsgeschäft bei dem Verkauf der Citroën-Wagen erleichtern soll. Die neue Gesellschaft wird den Namen „Société de Crédit à l'Industrie Automobile" tragen und vorläufig mit einem Kapital von 1 Mill. Fr. ausgestattet sein. Bereits vor einigen Jahren bestand unter dem gleichen Namen eine Absatzkreditorganisation des Hauses Citroën, doch wurde diese Gesellschaft 1928 von einer amerikanischen Gruppe unter der Führung des Hauses Morgan übernommen, das damit einen gewissen finanziellen Einfluß bei Citroën gewann. Es scheint, daß nunmehr bei der französischen Automobilfirma der Wunsch entstanden ist, ihre Absatzorganisation von dem amerikanischen Kapital loszulösen und daß die Gründung der neuen Gesellschaft als Zeichen dafür aufzufassen ist.

Digitized by Google

MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Ratgeber für Autobeleuchtung mit Osram-Autolampen

Ein wesentlicher Bestandteil guter Kraftwagenbeleuchtung ist die Glühlampe, die man heute schon allgemein als die Lichtquelle für das Auto bezeichnen muß. Die Technik der Autobeleuchtung mit Glühlampen hat einen hohen Grad der Vollkommenheit erreicht, und es sind für jeden Beleuchtungszweck Spezialtypen von Lampen geschaffen worden, um beste Wirkung zu erzielen.

Für den Autofahrer handelt es sich also darum, unter diesen Typen die richtige Wahl zu treffen, und er darf andererseits erwarten, daß ihn der Verkäufer dieser Lampen bei der Wahl gut berät. Damit aber der Verkäufer über alle hierbei auftauchenden Fragen eingehend unterrichtet ist, hat sich die Osram G. m. b. H. Kommanditgesellschaft, bekannt als führende Firma auf dem Gebiete der elektrischen Autobeleuchtung, der verdienstvollen Aufgabe unterzogen, einen Ratgeber für Autobeleuchtung mit Osram-Auto-Lampen herauszugeben.

Nach einem einleitenden Kapitel über die Herstellung der Osram-Auto-Lampen, das interessante Einzelheiten über die sorgfältige Prüfung jeder einzelnen Lampe, besonders hinsichtlich genauer Einstellung des Leuchtkörpers, enthält, folgt eine eingehende Behandlung der Lampentypen für Scheinwerfer und Sucher sowie ihrer richtigen Verwendung, die durch aufschlußreiche Bilder und Zeichnungen unterstützt wird. Wichtige Fragen, wie z. B. richtige Lampenstellung, Ausrichten der Scheinwerfer, Einregulierung der Scheinwerferlampen, werden erörtert und Ratschläge für die Verbesserung der Beleuchtung amerikanischer Wagen gegeben. Weitere Abschnitte unterrichten über die Wirkung von mattierten Lampen und klaren Abschlußscheiben, über Klarglaslampen und Riffelscheiben und über Verspiegelung der Scheinwerferlampen.

Ein besonderes Kapitel ist den Lampentypen für Hilfsbeleuchtung und ihrer richtigen Verwendung gewidmet. Ihm folgt der wichtige Abschnitt über die Einrichtung der gesamten Lichtanlage unter Berücksichtigung der verschiedenen Regulierarten (Spannungsregelung und Stromregelung), der Batterie und der richtigen Auswahl der passenden Lampenstärken. Nicht minder wichtig ist das anschließende Kapitel über Störungen an der Beleuchtungsanlage und ihre Beseitigung.

Den Schluß des Ratgebers bilden eine mit Maßzeichnungen und Sockeltafel ausgestattete Zusammenstellung der gebräuchlichen Typen der Osram-Auto-Lampen und eine Uebersicht über die in den bekannten in- und ausländischen Automobilmarken verwendeten Osram-Auto-Lampen. *1665*

Osram-Autolampen-Ersatzkasten

Er ist für alle Beleuchtungs-Versager gerüstet und hat die Reservelampen in guter Verwahrung und Ordnung. Der stabile Metallkasten in der Größe 150×115×55 mm läßt sich bequem im Auto unterbringen. Er enthält 6 Ersatzlampen und bietet außerdem Platz für drei Sicherungen

Rekordleistungen bei der „Zeppelin"-Weltreise

Daß der „Graf Zeppelin" auf seiner Weltreise, die am 4. September in Friedrichshafen ihren Abschluß fand, einen außergewöhnlichen Rekord aufgestellt hat, weiß heute die ganze Welt: 34 037 km wurden in 12 Tagen, 12 Stunden und 26 Minuten zurückgelegt, was einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 113,293 km in der Fahrstunde entspricht.

Sind schon diese Zahlen erstaunlich, so grenzt es ans Wunderbare, was Motoren und Zündanlagen bei der Fahrt geleistet haben. Die fünf Maybach-VL-2-Motoren des „Graf Zeppelin" sind mit insgesamt zehn Bosch-Magnetzündern, Typ GF 12, ausgerüstet. Jeder der genannten Magnetzünder erzeugt bei der normalen Arbeitsdrehzahl der Motoren 9600 Funken in der Minute (160 Funken in der Sekunde!), so daß die 10 Apparate in der Minute 96 000mal das Gasgemisch in den Motoren zur Entzündung bringen. Dies ergibt für die Weltreise eine Gesamtleistung von 1 730 496 000, also von weit über anderthalb Milliarden Funken. An den fünf Motoren sind 120 Bosch-Kerzen, Typ DM 140 S 7, montiert, von denen jede in der Minute 800mal zündet. Nach Beendigung der Weltreise sind also an jeder Kerze 14 420 800 Funken — und zwar auf Bruchteile von Sekunden genau — übergesprungen, was für diese bescheidenen Helfer ebenfalls eine Rekordleistung bedeutet. Auch die fünf Bosch-Oeler, die an den Kompressor-Anlagen der Motoren montiert sind, haben sich auf der denkwürdigen Fahrt glänzend bewährt. *1739*

Beste Wertung der deutschen Teams erringt Zündapp

Bei der Internationalen Sechstagefahrt 1929, in welcher das beste Maschinenmaterial der Welt in Front war und 13 Nationen mit ihren besten Langstreckenfahrern im Wettbewerb standen, erkämpft die stets siegreiche Marke Zündapp im Gesamtklassement mit 300 ccm — Serienmaschinen — 1 Goldene Medaille, 2 Silberne Medaillen, 1 Diplom — und in der Klasse B bis zu 350 ccm die beste Wertung der deutschen Teams. Zündapp hat in diesem Jahr wiederholt glänzend die Güte seines Herstellungsmaterials sowie die Zuverlässigkeit und Unverwüstlichkeit der Marke Zündapp bewiesen. *1737*

Digitized by Google

Opel-Erfolge in Portugal

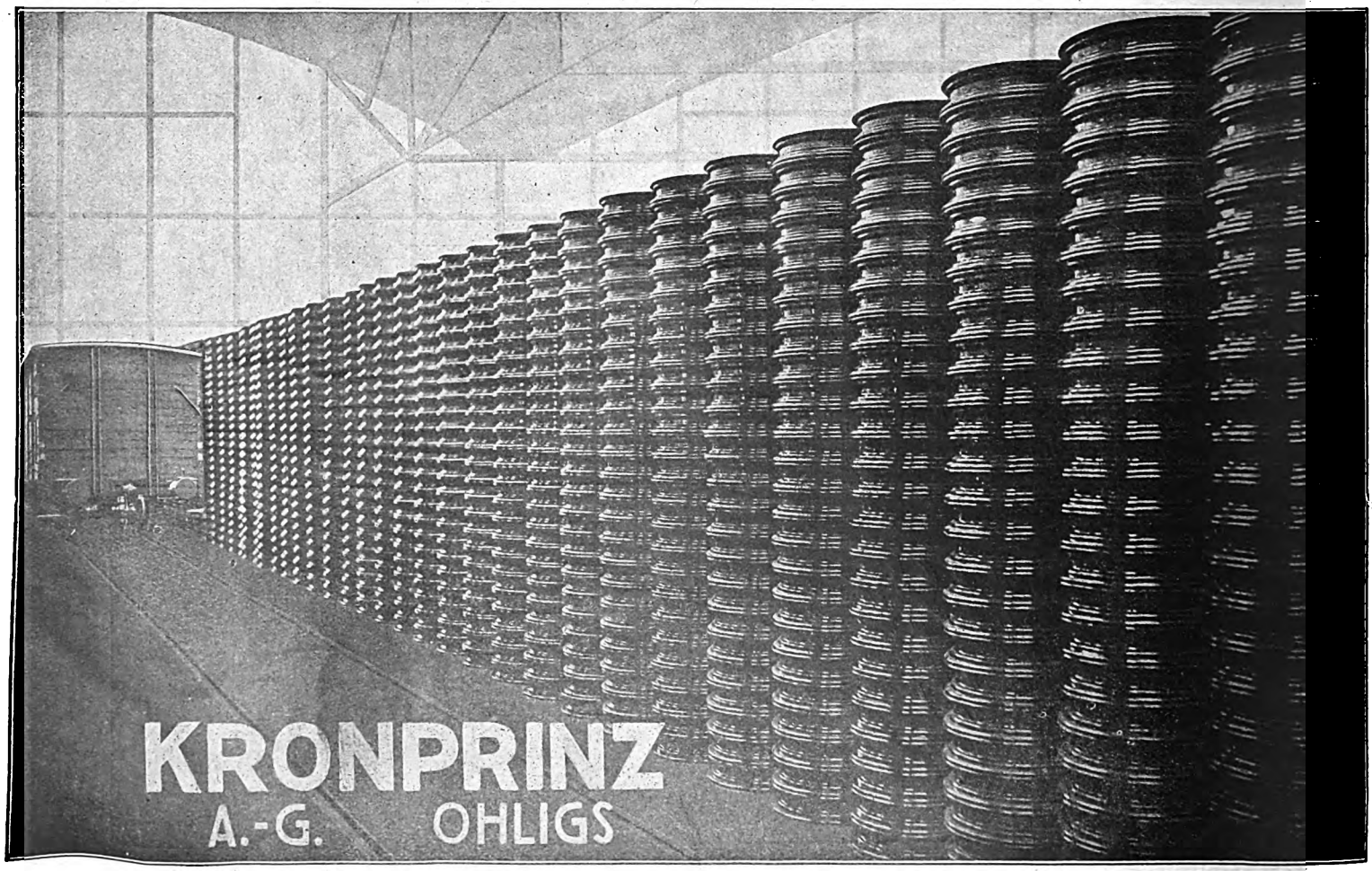
Bei der Automobilkonkurrenz in dem bekannten Badeort Caldas da Rainha vom 10. bis 13. August 1929 nahm die Lissabonner Opelvertretung mit einem 8- und einem 4-PS-Wagen teil und konnte gegen starke Konkurrenz einen ersten Platz in der entsprechenden Klasse sowie einen zweiten Platz im Gesamtklassement hinter einem Bugatti-Achtzylinder-Kompressor belegen. Diese Erfolge stellen eine beachtenswerte Leistung dar, wenn man bedenkt, daß es sich bei den beiden Opelwagen um serienmäßig hergestellte Fahrzeuge handelt, die seitens der Vertretung nur einige motorische Veränderungen erfahren hatten, da Opel grundsätzlich bereits seit Jahren keine Rennwagen mehr baut. *1738*

Ein Jubiläum bei DKW — der 250 000. Motor

In wenigen Jahren eine Viertelmillion DKW-Motoren fabriziert: Diese gewaltige Zahl bringt besser als Worte zum Ausdruck, mit welchen Riesenschritten sich die Zschopauer Motorenwerke I. S. Rasmussen AG., Zschopau, aus kleinen Anfängen heraus zur größten Motorenfabrik der Welt entwickelt hat. Wir alle haben die Zeit miterlebt, in welcher die DKW-Motoren noch auf dem Gepäckträger des Fahrrades montiert wurden. Im Jahre 1922 verließ dann der 20 000. DKW-Motor die Fabrik, 1927 war das erste 100 000 voll und heute, nach zwei Jahren, ist der 250 000. Motor fertiggestellt worden.

Forscht man nach den Gründen, wieso es ausgerechnet dem damals so kleinen Motorenwerk in Zschopau gelungen ist, in wenigen Jahren alle anderen Werke der Motorradbranche, die zum Teil auf ein 25- und 30jähriges Bestehen zurückblicken können, zu überflügeln, so muß man wohl ehrlich zugeben, daß dieser außergewöhnliche Erfolg in erster Linie dem Schöpfergeist (spiritus rector) der DKW-Werke, Rasmussen, zu verdanken ist. Er war es, dem der erste Wurf im Bau eines leistungsfähigen kleinen Zweitaktmotors gelang. Er war es, der rechtzeitig die großen Geschäftsmöglichkeiten durch die Herstellung preiswerter Leichtmotorräder erkannte. Er war es, der trotz der schier unüberwindlichen Abneigung gegen Zweitakter dieses System als das einzig richtige Motorrad der breiten Masse forcierte, und schließlich hat er von Jahr zu Jahr unermüdlich an der Verbesserung der DKW-Erzeugnisse, bei Aufnahme immer neuer leistungsfähiger Modelle gearbeitet. Diese Erfolge wären aber nicht möglich gewesen, wenn nicht Hand in Hand damit die Erzeugnisse in Leistung und Qualität befriedigt hätten.

Als Jubiläumsgabe gleichsam bringen die Zschopauer Motorenwerke ein neues DKW-Modell heraus, das „Volksrad". 485 RM. kostet dieses neue Rad, das so bestimmt ist, im wahrsten Sinne des Wortes ein Volksrad zu werden. Als Motor wird ein DKW-Einzylinder-Zweitaktmotor mit 63 mm Bohrung, 64 mm Hub, 198 ccm Hubvolumen und etwa 4 Brems-PS verwandt. Die Lenkstange ist nach zwei verschiedenen Richtungen hin verstellbar. Der Antrieb geschieht durch einen starken Gummikeilriemen, der Rahmen ist wie bei den Luxusmodellen ganz aus Stahl im Profil gepreßt, an den Verbindungsstellen konisch zusammengedrückt und verschraubt. Rahmenbrüche dürften dadurch praktisch ausgeschaltet sein. Wie alle DKW-Modelle ist auch das DKW-„Volksrad" außerordentlich elastisch und stabil. Durch den Satteltank ist eine tiefe Schwerpunktlage erreicht, die die gute Lage des Rades auf der Straße und damit die Fahrsicherheit wesentlich unterstützt. Das „Volksrad" wird mit einer kleineren Riemenfelge für die Ebene (320 mm Durchmesser) und mit einer größeren für das Gebirge (380 mm Durchmesser) geliefert. *1731*



Digitized by Google

RIEMANN

Kraftfahrzeug - Beleuchtungen

und Hupen

*

Der neue elegante

Riemann-Scheinwerfer

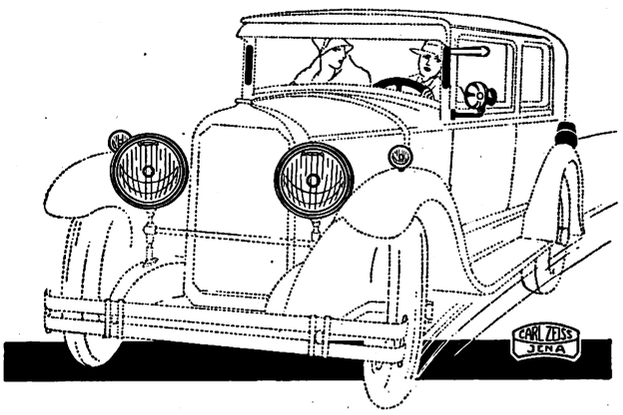
In Leuchtkraft unerreicht!

*

Fein schwarz lackiert oder rostsicher vernickelt oder verchromt lieferbar

Gegründet 1866
3 Grand Prix

Herm. Riemann, Chemnitz 14 Bd



Wer seinen Wagen selbst fährt, weiß, daß er sich nicht nur auf den Motor und seine Steuerung jederzeit verlassen kann, sondern auch auf das zur Entlastung des Fahrers geschaffene Zubehör.

Zeiss-Autozubehör ist so gebaut und in der Praxis erprobt, daß es allen Anforderungen gerecht wird. Es trotzt den Erschütterungen der Fahrten über schlechte Straßen, den Einflüssen von Wind, Staub, Regen und Schnee, bleibt jederzeit dienstbereit, verläßlich. Verlangen Sie ausdrücklich Zeiss-Zubehör zu Ihrem Wagen! Wo er nicht schon serienmäßig damit ausgerüstet wird, bauen Fabrik oder Händler auf Ihren Wunsch gerne Zeiss-Zubehör ein.

ZEISS

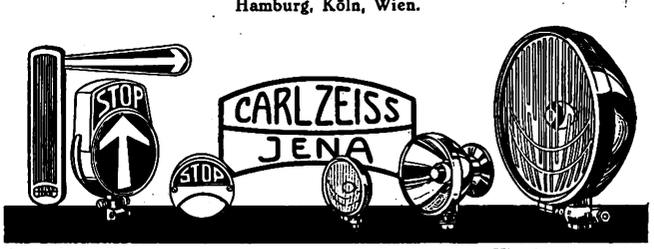
Auto-Zubehör

Jederzeit - dienstbereit!

Zeiss-Scheinwerfer und *Sucher* mit Kristallglas-Spiegeln, Nebellicht oder Doppelfaden-Abblendung. *Zeiss-Contax*, das eindeutige Drei-Richtungs-Signal. *Zeiss-Winker* mit dem deutlichen Pfeil. Die automatische Rückschaltung *Conar* schaltet Contax oder Winker nach durchfahrener Kurve selbsttätig auf die Geradeaus-Stellung zurück. *Zeiss-Signal-Ringe* und bequeme Licht- und Richtungsschaltung am Steuerrad.

Bezug durch die Automobilfabriken und den Fachhandel.

Ausführlicher Katalog „Auto 367" kostenfrei von Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.

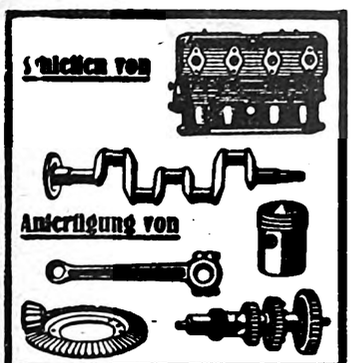


Text: Auto G Klischee 5916, 5917

Der Inhaber des Patentes **DRP. 470364 „Flugmaschine mit zwei od. mehr in einem verstellbaren Rahmen angeordneten Tragflächen"** wünscht zwecks gewerblicher Verwertung seiner Erfindung in Deutschland mit Interessenten in Verbind. zu treten. Gefl. Anfr. unter **J. J. 15942** befördert **Rudolf Mosse, Berlin SW 100.**

Das DRP. 415353

„Vorrichtung zum Anbringen der Vorderradbremsen an Automobilen" ist zu verkaufen oder in Lizenz zu vergeben. Anfr. vermitteln die **Patentanwälte W. Zimmermann, E. Jourdan und W. Paap, Berlin SW 11, Königrätzer Straße 100.**



Paul Krahmann
Maschinenfabrik
Berlin N 39, Boyenstraße 41-42

Der Inhaber der Patente **DRP. 361297 u. 380001: Lenkvorrichtung f. Kraftfahrzeuge u. DRP. 416223: Vorrichtung z. Einstellen der Drosselklappe v. Verbrennungskraftmaschinen - Vergasern** wünscht zwecks gewerblicher Verwertung seiner Erfindungen in Deutschland mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefl. Anfragen u. J. K. 22589 bef. Rudolf Mosse, Berlin SW 100

Auto-Fahrschule

für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen
Eintritt jederzeit!

Wilhelm Glöckler
Frankfurt a. M., Höchster Str. 1
Telephon: Maingau 75163

Autoschule Groß-Berlin

Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt. **Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit. Berlin W, Ansbacher Str. 20** a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854

Das DRP. 400162

„Innenbremse m. schwenkbaren Bremssektoren" ist zu verkaufen oder in Lizenz zu vergeben. Anfragen vermitteln die Patentanwälte **W. Zimmermann, E. Jourdan u. W. Paap, Berlin SW 11, Königgrätzer Straße 100.**

Der Inhaber des Patentes **DRP. 403837 „Metallflügel für Flugzeuge und dergl."** wünscht zwecks gewerblicher Verwertung seiner Erfindung in Deutschland mit Interessenten in Verbindung zu treten. Gefl. Anfragen unter **J. H. 15941** beförd. **Rudolf Mosse, Berlin SW 100.**

AUTO-ERSATZTEILE
Georg Hermann Müller
Berlin-Tempelhof, Südr. 1844-46

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG-LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

AUTOMOBIL-WELT · FLUGWELT · MOTORRADWELT
32
DEUTSCHE VERLAGSWERKE

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

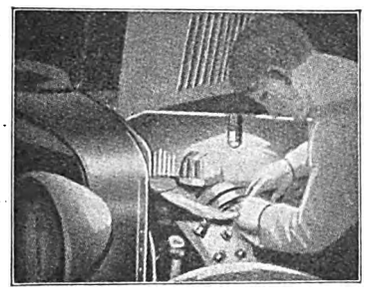
Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Eine neue Magnet-Ableuchtlampe

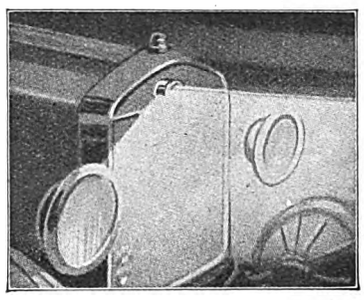
Während der Fahrt sind am Automobil auftretende Defekte lästig. Doppelt unangenehm werden sie in nächtlicher Fahrt empfunden. Jeder Automobilist führt daher vorsorglich eine meist am Spritzbrett mittels Steckkontakt zu befestigende Ableuchtlampe mit, welche aber nicht allen Ansprüchen genügt, da sie Schwierigkeiten in der Aufhängung bietet.

In neuerer Zeit sind sogenannte Magnet-Ableuchtlampen aufgekommen, die den Vorzug besitzen, an jedem Eisenteil zu haften, so daß der Automobilist bei denkbar guter Beleuchtung des Arbeitsstückes bequem mit beiden Händen arbeiten kann. Durch Anschluß an die Fahrzeugbatterie tritt der Elektromagnet der Ableuchtlampe in Funktion, so daß die Lampe im Moment dienstbereit ist.

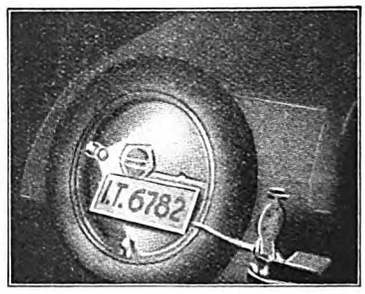
Die Bilder zeigen einige Situationen aus dem Kraftfahrerleben, wobei die Anwendungsmöglichkeiten der Lampe gut erkennbar sind. Die Magnet-Ableuchtlampe leistet bei Reifenwechsel oder bei kleineren Arbeiten am Motor oder am Chassis nicht nur wertvolle Dienste, sondern kann gleichzeitig als Notlicht benutzt werden. Sie haftet infolge ihres kräftigen Magneten derartig fest an, so daß sie selbst in Fahrt auf schlechtester Straße nicht abfallen kann. So setzt man sie vorne an den Kühler, und benutzt die Lampe als Ersatz für das defekt gewordene Hauptlicht oder auch als Nebellicht. Besonders wertvoll ist es aber, die Lampe für die hintere Nummernbeleuchtung verwenden zu können. Für defekt gewordene Nummerschilderbeleuchtung muß der Automobilist gar oft das unerwünschte polizeiliche Strafmandat hinnehmen. Eine einzige derart ersparte Polizeistrafe macht die Magnetlampe bereits schon bezahlt. Die Magnetlampe wirft einen Lichtkegel über die Entfernung von 80—100 m, so daß sie als Sucher benutzt werden kann.



Die Ableuchtlampe als Handlampe bei Defekten

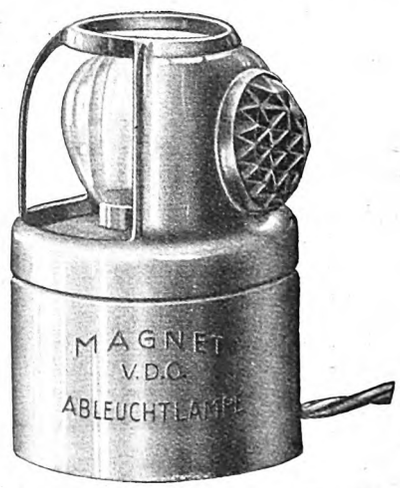


Die Magnet-Ableuchtlampe als vorderes Notlicht



Beim Defektwerden des Schlußlichtes benutzt man die Magnetlampe für die hintere Nummernbeleuchtung

Neben einer Reihe ausländischer Magnetlampen kam neuerdings die in nebenstehender Abbildung gezeigte VDO-Magnet-Ableuchtlampe auf den Markt. Diese Lampe läßt sich durch ihre gedrungene Bauart gut im Fahrzeug verstauen und haftet in Verbindung mit dem kräftigen Magneten besonders gut am Fahrzeug.



VDO-Magnet-Ableuchtlampe

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Automarkt

Zu verkaufen:

6/20 PS-AGA-Personenwagen, in bestem Zustande, mit abnehmbar. Verdeck, wegen Anschaffung eines größeren Tourenwagens preiswert zu verkaufen.

L. Gerock, Heilbronn, Deutschhofstraße 29.

AUTOK
AUTOMOBILKETTEN

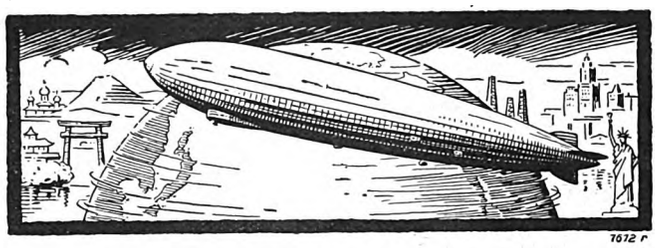
bekannt durch:

Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof

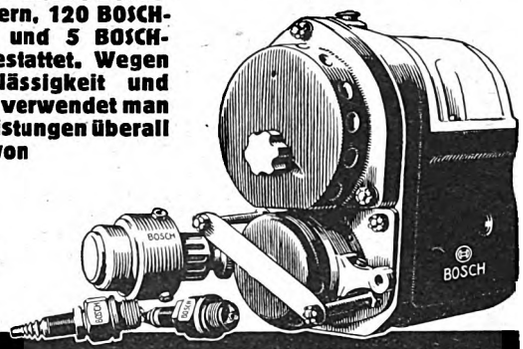
Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof



7672 r

Zeppelins Weltreise

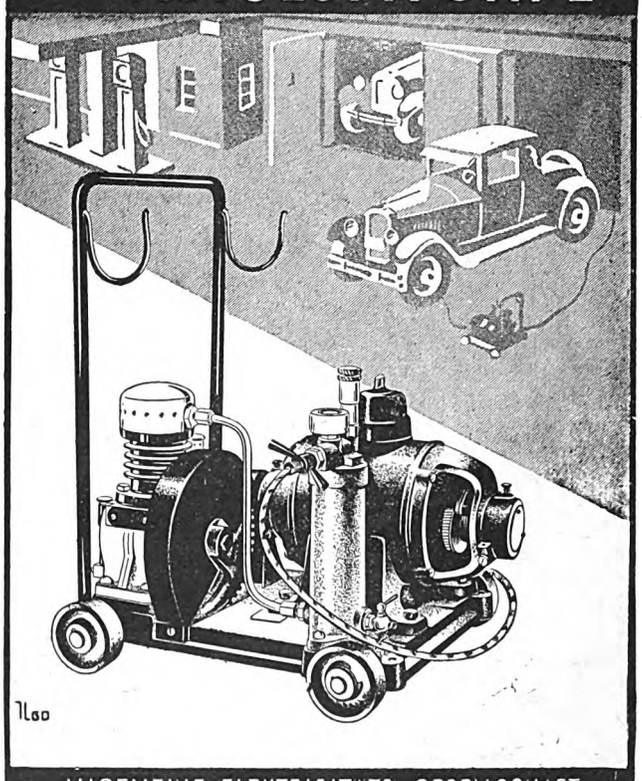
(34037 km in 12 1/9 Tagen) war eine Rekordleistung, an der auch die BOSCH-Zündung Anteil hat. Die fünf Maybach-Motoren des Luftschiffs, die stets störungsfrei gearbeitet haben, waren mit 10 BOSCH-Magnetzündern, 120 BOSCH-Zündkerzen und 5 BOSCH-Oelern ausgestattet. Wegen ihrer Zuverlässigkeit und Genauigkeit verwendet man bei Höchstleistungen überall Erzeugnise von



BOSCH

ROBERT BOSCH AG., STUTTGART

AEG ELEKTRISCH BETRIEBENE AUTOLUFTPUMPE



ALLGEMEINE ELEKTRICITÄTS-GESELLSCHAFT

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **Autopflege, Autowiederverkauf, Autoreparaturen in den U. S. A.** Riebe. Motwag., 20. Januar 1929, S. 25. Wagen werden in Amerika meist vom Besitzer selbst gefahren. Daher Notwendigkeit von zweckmäßigen Einrichtungen zur Pflege. Beschaffung und Preis von Ersatzteilen. Reparaturen. Brennstoff.

I. **Der Versare-Achtradwagen.** Lilliendahl. Motwag., 20. März 1929, S. 168. Neuerungen: Verdoppelung der Vorderachse, infolgedessen besondere Lenkung. Wagenkasten nach Art der Gleisfahrzeuge. 125-PS-Motor mit 40-kW-Generator.

I. **Vervollkommnung in der Bequemlichkeit des Automobilfahrens.** Motwag., 20. März 1929, S. 161. Wiedergabe eines Vortrages von Erblich. Einrichtung des Führersitzes. Batteriezündung. Ingangsetzen des Motors. Schaltgetriebe. Stoßdämpfer.

IIa. **Das Vierganggetriebe mit und ohne Schnellgang.** Gr. v. Soden. Motwag., 10. Mai 1929, S. 265. Gründe für die Abkehr vom Vierganggetriebe; Verdrängung durch das Dreiganggetriebe. Zusatzgetriebe für Schnellgang, also Rückkehr zum Vierganggetriebe. Besonderer Wert wird auf leichtes Schalten gelegt. Verschiedene schematische Anordnungen.

II a. **Kondensatfreie Ansaugrohre.** Liebel. Motwag., 28. Februar 1929, S. 122. Versuche mit Ansaugrohren aus Glas. Schichtung der Tröpfchen im Ansaugrohr. Trockenes Gemisch. Einfluß der Vorwärmung der Ansaugluft oder des Brennstoffs.

II a. **Kühlwasserstandanzeiger System Rose.** Motwag., 31. März 1929, S. 193. Anzeiger ist nicht nur Meßgerät, sondern erleichtert auch die Füllung. Beschreibung mit Abbildungen. Vorteile.

II a. **Kurbelwellen- und Oelverschleiß im Verbrennungsmotorenbetriebe.** Falz. Motwag., 10., 20. und 31. April 1929, S. 205, 225 und 245. Ursachen des Verschleißes, seine Bekämpfung. Richtige Bauart der Teile, Wahl des richtigen Baustoffes, Ueberwachung und Ausnutzung des Oels.

II a. **16-Zylinder-Bugatti-Motor.** Aut.-Ind., 13. April 1929, S. 593. 16 Zylinder in zwei senkrechten Reihen. 250 PS; Gewicht 5.0 (engl.) Pfund. Regelgeschwindigkeit: 5000 Umdrehungen/Minute. Motor bestimmt für Straßenrennen.

II f 2. **Verbesserung der Federung.** Motor (London), 7. Mai 1929, S. 633. Einige Neuerungen bei europäischen Wagen.

II 3 f. **Maschine zum Prüfen der Radreifen.** Motor (London), 5. Februar 1929, S. 11. Maschine der Dunlop-Gesellschaft zur Ermittlung der Verschleißfestigkeit. Zusammenhang zwischen Schlupf und Abnutzung. Einfluß des Wetters.

II f 4. **Schwingachsen und Vorderradantrieb.** Spiegel. Motwag., 28. Februar 1929, S. 129. Beschreibung verschiedener Bauarten.

II h. **Fahrtrichtungsanzeiger.** Motwag., 30. April 1929, S. 254. Beschreibung des Bosch-, Zeiss-, Index-, Teha-Winkers.

II h. **Neuartiger Haltestellen-Anzeiger für Auto-Omnibusse und Straßenbahnwagen.** Nellissen. Motwag., 20. März 1929, S. 170. Namen der Haltestelle wird auf zwei Schirme an beiden Stirnseiten des Wagens geworfen.

II h. **Neuzeitliche Autoausrüstung: Radausrüstung.** Motwag., 20. März 1929, S. 159. Bei Personenwagen Uebergang zu Niederdruckreifen, bei Lastwagen zu Luftreifen, und zwar sowohl Hoch- wie Niederdruckreifen.

II h. **Scheibenwischer.** Motwag., 30. April 1929, S. 255. Beschreibung verschiedener Wischer.

II h. **Stoßdämpfer.** Motwag., 30. April 1929, S. 251. Stoßdämpfer sind unentbehrlich. Beschreibung verschiedener Stoßdämpfer.

II i. **Dirt-Track-Rennen.** Autowelt, 13. April 1929, S. 11. Motorrad-Rennen auf Bahn ohne festen Untergrund. Dazu besonderes Motorrad mit festgestellter Sattelfederung. Einganggetriebe, ohne Kupplung. Beinstütze am oberen Rahmenrohr.

II i. **Störende Nebengeräusche am Motorrad.** Hofmann. Autowelt, 25 Mai 1929, S. 7. Fahren mit offener Auspuffklappe. Klappernde Teile.

III a. **Eine Falle für Autodiebe.** Umschau, 20. April 1929, S. 315. Ein zackenbesetztes Metallgitter kann vom Polizisten über die Straße gelegt werden, wenn ein Kraftwagen auf Anruf nicht hält. Die Zacken durchlöchern beim Ueberfahren den Reifen.

III a. **Gedanken zur KVO.** Schulz. Umschau, 9. März 1929, S. 182. Besprechung einzelner Punkte der Kraftwagen-Verkehrsordnung; Einfluß des Kraftverkehrs auf Gebäude; Lärm, verursacht durch Kraftfahrzeuge; Ausbildung und Eignung der Fahrer.

III c. **Deutsche Omnibus-Fahrgestelle.** Autowelt, 11. Mai 1929, S. 5. Beschreibung verschiedener Bauarten: Büssing, Vomag, Krupp, Daag, Daimler-Benz, MAN, Henschel, Hansa-Llyod, NAG.

III d. **Entwicklungstendenzen im Bau von Lastanhängern.** Beneke. Motwag., 10. Mai 1929, S. 271. Entwicklung des Anhängers wird von Entwicklung des Motorwagens beeinflußt. Im Anhängerbau machen sich neuerdings moderne Gesichtspunkte geltend. (Preßrahmenträger, bessere Gestaltung der Einzelteile, Drehschemellenkung, Achsschenkellenkung.)

IV b. **Ueber das Auswuchten von Automobil- und Flugzeugmotoren.** Hofmann. Motwag., 10. April 1929, S. 212. Beschreibung der Auswuchtmaschinen.

IV e. **Grundsätzliches über das Ausbessern von Aluminium-Motorfahrzeugteilen durch Löten und Schweißen.** Reininger. Motwag., 28. Februar 1929, S. 113. Erläuterung der Begriffe Löten und Schweißen; besondere Erfordernisse bei Aluminium und dessen Legierungen. Eigenschaften der Verbindungen. Zusammensetzung der Löt- und Schweißmittel.

IV e. **Musterwerkstatt für kleine und mittlere Reparaturbetriebe.** Zentzytzki. Motwag., 31. Januar 1929, S. 65. Beschreibung der vom AWF. unter Mitwirkung des Reichsverbandes des Kraftfahrzeughandels und der Automobilindustrie entwickelten Werkstatt, die auf der Berliner Automobil-Ausstellung ausgestellt war.

IV e. **Zur Rationalisierungsfrage der Reparaturwerkstätten.** Wehr. Motwag., 10. April 1929, S. 220. Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Arbeitsteilung in Reparaturwerkstätten.

IX. **Besteht eine unmittelbare Gefahr der Ueberfremdung des Marktes mit amerikanischen Wagen?** Lion. Motwag., 10. April 1929, S. 221. Trotz Anpassung des amerikanischen Kraftwagenbaues an die Erfordernisse des europäischen Marktes wird die Frage verneint.

IX. **Der Aufbau der deutschen Automobilindustrie.** Motwag., 20. März 1929, S. 157. Erzeugung, Zahl der Fabriken, der Typen, der Typen je Firma, Erzeugung je Firma, je Type.

IX. **Ford in Europa.** Bourdon. Aut.-Ind., 9. März 1929, S. 397. In England ist eine Ford-Motor-Gesellschaft mit 140 Mill. Mark Kapital gegründet worden, um die Interessen Fords in Europa und Teilen von Asien zu vertreten. Beschreibung einiger Anlagen dieser Gesellschaft.

IX. **Neuzeitliche Kraftwagenkonstruktionen und ihre Beziehungen zur Fahreigenschaft und Wirtschaftlichkeit.** Jurthe. Motwag., 20. Januar 1929, S. 35. Leistung deutscher und amerikanischer Motoren. Drehzahlausnutzung. Gründe für Schwere der deutschen Wagen. Merkmale neuzeitlicher Wagen. Verkaufspreise, Abschreibungen, Betriebskosten.

IX. **Notwendigkeit einer Steigerung der Ausfuhr von Kraftwagen.** Ewan. Aut.-Ind., 27. April 1929, S. 647. Pflege des ausländischen Marktes ist nötig, um die jetzige Erzeugung in den Vereinigten Staaten aufrechterhalten zu können.

Diesem Heft liegt ein Prospekt der AHA Autohilfe G. m. b. H., Berlin, Wilhelmstraße 46, bei.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise: Ohne Versicherung** jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, **mit Versicherung** halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

Digitized by Google

1. der drei Hefte über Sechsrad-Wagen

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT" KRAFT

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 20. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes M. 1,— Berlin, 15. Oktober 1929

Höchsten Ansprüchen zu genügen!

4 Liter Achtzylinder, — die Krone der Adlerproduktion, der Stolz des Werks, die Freude der Kunden.

Vollkommen wie nur je ein Wagen dieser Klasse, darüber hinaus — eine Sonderstellung. Und mit Recht.

Kein schwerfälliges Fahrzeug, dessen Lenkung man gerne dem Chauffeur überläßt. Hier will man selbst am Steuer sitzen! Versuchen Sie es — und Sie werden verstehen, warum.

Sie starten, — der Motor läuft. Sie merken es nicht, wollen ein zweitesmal starten... Die Kupplung greift weich. Wie diese Maschine zieht! — Die erste Ecke: eine Viertelumdrehung des Lenkrades, ganz leicht, mit zwei Fingern, — schon biegen Sie ein, im rechten Winkel, hart an der Bordschwelle.

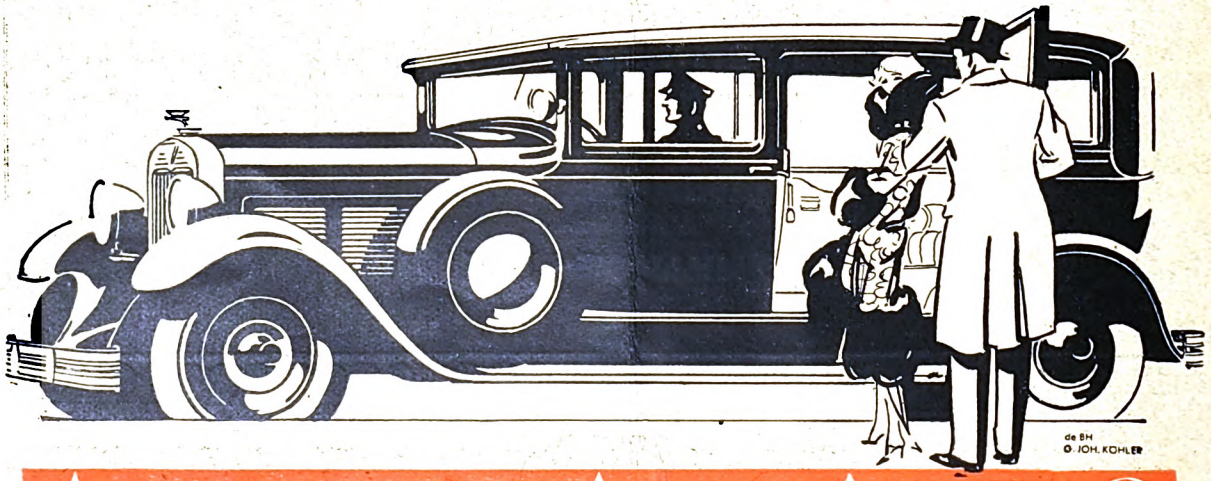
Und nun ins Freie! Sie kennen da eine Stelle mit besonders bösen Schlaglöchern. Etwas weiter eine schwere Steigung...

Schon fährt Ihr Adler über die schlechte Straße. — So sanft, so unmerklich, daß Sie meinen, Sie hätten sich im Wege geirrt. Und während Sie noch auf die Schlaglöcher warten, sind Sie bereits über die „schwere Steigung" hinweg.

Plötzlich halt! Bahnschranken! Ein Ruck, der Wagen steht wie angewurzelt. — Weit vor dem Hindernis!

So bremst, so federt, so fährt: nur Adler Standard 8 — Der Erste der Ersten. —

Primus inter pares!



ADLER STANDARD 8

ADLERWERKE VORM. HEINRICH KLEYER AKTIENGESELLSCHAFT FRANKFURT A. M.

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Wer besitzt noch alte Jahrgänge der Automobil-Rundschau?

Zur Vervollständigung einzelner Jahrgänge fehlen dem Generalsekretariat folgende Hefte:

1901	Heft 6	1916	Heft 7 und 8
1903	„ 5	1918	„ 11 und 12
1904	„ 4 und 5	1919	„ 1 und 2
1905	„ 3	1924	„ 2, 3, 4, 5, 6 und 7
1914	„ 14	1927	„ 15

Ferner fehlt das Inhaltsverzeichnis zum Jahrgang 1911.

Wir bitten diejenigen Mitglieder, die uns aus ihren Beständen diese Hefte zur Verfügung stellen können, um Benachrichtigung.

Angebote sind zu richten an das Generalsekretariat des MMV., Berlin SW 11.

MMV.-Vereinsabzeichen.

Jedes Mitglied, das dem MMV. drei neue Mitglieder zuführt, erhält als Werbeprämie ein Vereinsabzeichen nach freier Wahl.

Farbige Abbildungen sind im Generalsekretariat des MMV., Berlin SW 11, erhältlich.

Preise der Vereinsabzeichen:

Wagenschilder	RM. 10,—
Knopfabzeichen und Broschen	RM. 3,50
Mützenabzeichen	RM. 5,—
Wimpel, doppelseitig bestickt	RM. 5,—.

Mitglieder, die den Arztberuf ausüben, erhalten kostenlos ein besonderes Wagenschild im Generalsekretariat und den Hauptgeschäftsstellen des MMV.

Anbringung eines hinteren Kennzeichens an Motorräder.

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein hat beim Reichsverkehrsminister den Antrag gestellt, daß auch für Motorräder die Anbringung eines hinteren Kennzeichens gesetzlich gefordert wird. Laut Mitteilung des Reichsverkehrsministeriums soll dieser Antrag gelegentlich der Nachprüfung der Vorschriften über Kraftfahrzeugverkehr zur Erörterung gestellt werden.

Streckenkarten der AHA Autohilfe G. m. b. H.

In den Geschäftsstellen des MMV. werden den Mitgliedern die Streckenkarten der AHA Autohilfe G.m.b.H. kostenlos zur Verfügung gestellt.

Digitized by Google

Landesgruppe Württemberg-Südbaden

Hauptgeschäftsstelle: Cannstatt (Württemberg)
Karlstraße 11 — Telefon 51203

Auf der Fahrt von Ebingen über Tübingen nach Stuttgart sind von einem Personenkraftwagen „Brennabor" die beiden auf der Rückseite des Wagens angebrachten Reserveräder mit kompletter Bereifung verlorengegangen. Sollte einem Mitglied des Vereins von der Auffindung der Reserveräder etwas bekannt sein, so wären wir für eine Benachrichtigung sehr dankbar.

Stoppstrecken:

Lindau—Tettnang.

Zwischen Haus Löhle und Bernhardt am Ortseingang und -ausgang. Der Ort ist nicht als geschlossener Ortsteil zu erkennen.

Klingenberg a. N., Heilbronner Straße.

An einem Tage sollen ungefähr 100 Automobile wegen des gleichen „Verbrechens" aufgeschrieben worden sein.

Strafverfügungen.

Wir bitten die Mitglieder erneut, bei Strafverfügungen stets eine Vollmacht mitzusenden, um Zeit zu gewinnen und Porto zu sparen. In der Vollmacht muß der Name des Beauftragten offen bleiben.

In letzter Zeit wurden uns auch Strafverfügungen zugesandt, mit welchen das betreffende Mitglied wegen einer Geschwindigkeit von 60—70 km bestraft wurde. Es liegt auf der Hand, daß gegen solche Strafverfügungen nichts zu machen ist, denn die Bestrafung derart gewaltiger Ueberschreitungen der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 30 km muß von den Polizeibehörden aufrechterhalten bleiben.

Voraussetzung ist natürlich, daß die Stoppstrecke, die Stoppuhren und die Stoppbücher in Ordnung gehen, und daß andere Gründe, welche die Ueberschreitung rechtfertigen, nicht vorliegen.

Es herrscht vielfach die irrige Meinung, daß wir bei Strafprozessen den Rechtsanwalt unentgeltlich stellen und die Zivilprozesse ebenfalls auf unsere Kosten durchführen. Daß der MMV. nicht in der Lage ist, bei dem geringen Beitrag Rechtsanwalt- und Prozeßkosten selbst zu tragen, besonders wenn es sich um zweifelhafte Prozesse handelt, bedarf keiner Beweisführung. Wir beraten unsere Mitglieder kostenlos, ferner bearbeiten wir jeden Streitfall und jede Polizeistrafe kostenlos. Sobald aber der Prozeßfall eintritt, gehen die Kosten zu Lasten des Antragstellers. Welch riesige Ausdehnung diese Arbeit bei uns angenommen hat, geht daraus hervor, daß wir zurzeit ca. 250—300 laufende Akten in Bearbeitung haben, wovon manche einen sehr umfangreichen Briefwechsel erfordern.

Landesgruppe Ruhrgebiet-Westfalen

Essen, Werderstraße 6.

An jedem 2. Donnerstag im Monat finden abends 8 Uhr im Börsenhaus-Restaurant Klubabende statt. Die Mitglieder der Landesgruppe werden hierdurch erneut aufgefordert, an diesen Abenden teilzunehmen; Gäste willkommen.

Zwangsweise Reinigung der Benzinabscheider?

Die Berliner Baupolizei beabsichtigt, wie das „Berl. Tagebl." meldet, durch Polizeiverordnung die Eigentümer von Grundstücken, Fabriken und Garagen, in denen sich polizeilich vorgeschriebene Apparate zur Trennung von Leichtflüssigkeiten, Benzin und Benzol und ähnlichen von den übrigen Abwässern befinden, zu verpflichten, sich zu diesem Zwecke einer von der Stadt neu zu treffenden Einrichtung zur Reinigung der Abscheider und der Beseitigung der Leichtflüssigkeiten und des Schlammes aus den Abscheidern zu bedienen. Die Abscheider sind seinerzeit vorgeschrieben worden, weil bei der zunehmenden Zahl der Kraftfahrzeuge und der Reparaturwerkstätten immer mehr Leichtflüssigkeiten in die Anlagen der Stadtentwässerung gelangten, wodurch die Gefahr von Explosionen wächst. Solche Explosionen sind mehrfach in Wilhelmshaven, Hildesheim, Gelsenkirchen, Mainz, Prag und auch in Berlin vorgekommen. Eine behördliche Untersuchung hat ergeben, daß in Benzinabscheidern ein Benzingehalt bis zu rund 56 Gewichtsprozent enthalten war. Der Inhalt der Abscheider wird aber oft von Garagen- und Fabrikbesitzern, die nicht wissen, wo sie mit den Rückständen bleiben sollen, in die Gullys geschüttet. Auf diese Weise gelangen die explosiblen Stoffe trotz der Abscheider in die Anlagen der Stadtentwässerung.

Aus diesen Gründen will die Stadt Berlin die Einrichtung treffen, daß die Abscheider durch städtische Beamte entleert und gereinigt werden. Um eine unbefugte Reinigung zu verhindern, werden die Abscheider plombiert werden. Die Entfernung der Plomben soll nur den städtischen Beauftragten gestattet sein. Die Gebühren werden nach der Größe der Fläche berechnet werden, für die der Abscheider bestimmt ist. Eine oberflächliche Berechnung hat ergeben, daß die Kosten auf jeden Quadratmeter jährlich etwa 14 Pfennig, für jedes Fahrzeug jährlich etwa 2,51 Mark oder monatlich 21 Pfennig betragen werden. Es wäre also unberechtigt, wenn einzelne Garagenbesitzer versuchen sollten, aus der neuen Einrichtung eine Steigerung der ohnehin schon reichlich hohen Garagenmieten herzuleiten. *1748*

Der Mitteleuropäische Motorwagen-Verein treibt keine Politik.

Sie gehört nicht in die Automobilverbände!

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 20 | Berlin, 15. Oktober 1929 | 31. Jahrgang

Die Entwicklung des Sechsradfahrzeugbaues insbesondere der deutschen Konstruktionen

Von Dipl.-Ing. A. SEIFERT im Reichsverband der Automobilindustrie E. V., Berlin

1. Teil. Allgemeines über Sechsradfahrzeuge

Beim Studium der Patentliteratur ergibt sich die interessante Feststellung, daß sich Amerika schon sehr frühzeitig mit dem Bau von Sechsradfahrzeugen befaßt hat. Bereits im Jahre 1891 wurde ein Patent auf den Antrieb eines schweren Sechsradfahrzeuges zur Beförderung von Dampfkesseln erteilt. Der Antrieb der Hinterräder erfolgte durch Zahnräder, die in einem starren Rahmen gelagert waren. Von einer Anpassung der Treibräder an größere Bodenunebenheiten konnte bei dieser Konstruktion keine Rede sein.

Dann besteht in der amerikanischen Patentliteratur eine große Lücke, bis 1908 wiederum zwei neuere Konstruktionen zum Patent angemeldet wurden. Die interessanteste von beiden ist der Antrieb eines Achtrad-Dampfomnibusses, bei welchem die beiden Hinterachsen angetrieben, während die beiden Vorderachsen lenkbar angeordnet sind. Das Charakteristische dieser Konstruktion ist der Antrieb der beiden Hinterachsen durch Kette und Kettenrad von der Dampfmaschine zur ersten und weiterhin zur zweiten Hinterachse. Man kann dieser Bauart eine gewisse Unabhängigkeit in der Bewegung beider Hinterachsen in Richtung senkrecht zur Fahrbahn nicht absprechen.

Das zweite, aus dem Jahre 1908 stammende Patent auf ein Sechsradfahrzeug berührt weniger das Problem des Vierradantriebes, sondern beschäftigt sich eingehend mit der Lenkung.

Erst 1915 sind zwei weitere Patentschriften zu finden, die neue Antriebsarten von dreiachsigen Motorfahrzeugen veröffentlichen. Eine dieser Patentschriften kennzeichnet den Vierradantrieb des Traktors. Er läßt schon ähnliche Elemente erkennen, wie sie später bei bekannten Geländewagenkonstruktionen angewendet wurden. Als Uebertragungsorgane sind Stirnräder gewählt, die durch Klauenkupplungen über Kegelräder mit dem Motor so verbunden werden können, daß zwei Fahrgeschwindigkeiten erreicht werden. Irgendwelche Anpassungsmöglichkeit der beiden zwangläufig angetriebenen Hinterräder an unebenes Gelände läßt sich aus der Patentschrift nicht ersehen.

Als ein wesentlicher Fortschritt kann eine amerikanische Konstruktion, die im gleichen Jahre zum Patent angemeldet wurde, angesehen werden. Man findet hier den Antrieb mittels Kardanwelle mit Kegelradantrieb. Die Kraftübertragung geht durchgehend vom Motor zur ersten und dann zur zweiten Hinterachse. Bemerkenswert an dieser Konstruktion ist noch, daß beide hinteren Achsen lenkbar angeordnet sind. Jedes der vier Räder ist für sich abgefedert.

Im Jahre 1925 wurde der Antrieb aller sechs Räder eines Fahrzeugs zum Patent angemeldet. Besonders bemerkenswert an dieser neuartigen Konstruktion ist die Verwendung von Metallgelenken, die unseren Kardangelenken gleichen und die zwischen Vorder- und Mittelachse und Mittel- und Hinterachse eingebaut sind. Der Konstrukteur findet hierin ein Mittel, nicht nur die Vorder- und Hinterachse lenkbar anzuordnen, sondern schafft dadurch eine gewisse Anpassungsfähigkeit sämtlicher drei Achsen an unebenes Gelände.

Im gleichen Jahre wurde in Amerika ein Patent genommen auf einen Vierradantrieb eines dreiachsigen Traktors, der dadurch gekennzeichnet ist, daß über ein festgelagertes Stirnradvorgelege beide Hinterräder in Bewegung gesetzt werden; die Laufräder selbst sind auf einem kräftigen Schwingarm gelagert, können also in einem Kreisbogen um das festgelagerte Ritzel ausschwingen. Eine Einstellung in senkrechter Richtung ist damit erreicht.

Daß sich die Erfinder besonders viel mit Mehrradantrieb für Traktoren und Zugmaschinen beschäftigten, zeigt ein weiteres Patent aus

Digitized by Google

dem Jahre 1916. Von den fünf Rädern des Traktors sind drei angetrieben. Diese sind so angeordnet, daß das mittlere Rad zwischen den beiden Hinterrädern läuft. Diese drei angetriebenen Räder lagern gemeinsam in einem festen Rahmen, der mit den Rahmenträgern so verbunden ist, daß er in senkrechter Richtung ausschwingen kann. Als Antriebselement ist auch hier die Zahnkette gewählt, die über ein Vorgelege zunächst zur Hinterachse und von hier zur Mittelachse überträgt.

Auch auf dem Gebiet des Personenwagens waren Erfinder und Konstrukteure nicht untätig, den Sechsradantrieb durchzusetzen. Im Jahre 1920 erschien eine Patentanmeldung auf einen Sechsradpersonenwagen, bei welchem die vordere und mittlere Achse lenkbar angeordnet sind. Der Antrieb der beiden Hinterachsen zeigt die bekannten Formen mit durchgehender Kardanwelle und Differential.

Die 1923 und 1925 folgenden amerikanischen Patente beschäftigen sich mehr mit dem Abfederungsproblem der Hinterachsen. Die Amerikaner haben schon von 1920 ab eine Reihe Patente in allen Kulturstaaten genommen; es würde zu weit führen, sie an dieser Stelle aufzuzählen.

Von deutschen Patenten beschäftigen sich zwei Patentschriften, Nr. 187 064 und Nr. 207 831, bereits aus dem Jahre 1904 und 1906 mit dreiachsigen Fahrzeugen. Es handelt sich bei der ersten Patentschrift um ein Sechsradfahrzeug, bei welchem eine normale Hinterachse verwendet wird und das ganze Vorderachsaggregat aus einem lenkbaren Gestell mit zwei Achsen besteht. Die Erfindung soll bezwecken, eine

„Rahmenanordnung für dreiachsige Fahrzeuge zu schaffen, welche die Wirkung der auf die Räder ausgeübten senkrechten und waagerechten von den Unebenheiten der Fahrbahn herrührenden Kräfte in bezug auf den Wagenkasten mildert."

Die Patentschrift aus dem Jahre 1906 bringt eine Neuerung für dreiachsige Motorfahrzeuge, die dadurch gekennzeichnet ist, daß sowohl die vordere als auch die hintere Achse mit der mittleren durch Träger derartig verbunden ist, daß eine bis zu einem gewissen Grade auftretende Unabhängigkeit der Bewegung der Achsen untereinander eintreten kann. Eine Auswertung beider Patente bei den modernen Sechsradkonstruktionen kann nicht festgestellt werden.

Bis 1920 ist in der deutschen Patentliteratur für Sechsradfahrzeuge eine große Lücke festzustellen; die in diesem Jahre angemeldeten Patente (Nr. 337 772 und Nr. 354 374) befassen sich mehr mit der Kraftübertragung vom Motor zur ersten und zweiten Hinterachse. Interessant ist bei dem ersten Patent das Differentialgetriebe zwischen beiden Hinterachsen, durch welches die Antriebskraft vom Motor zu jeder Radachse verteilt wird.

Die Erfindung in der Patentschrift Nr. 354 374 ist dadurch gekennzeichnet, daß die mittlere und hintere Achse des Fahrgestelles lenkbar sind und die beiden hinteren Achsen unabhängig voneinander um die Antriebswelle schwingen können.

Auch beim Studium der britischen Patentliteratur bis gegen 1925 finden sich, ähnlich wie in Deutschland, nur eine verhältnismäßig geringe Zahl von Patenten, die sich mit den konstruktiven Problemen auf dem Gebiet des Dreiachsfahrzeugbaues befassen. Das erste ist erteilt worden im Jahre 1908 und bringt eine eigenartige Abfederung eines Sechsradwagens, um die Stöße von der Fahrbahn auf das Untergestell herabzumindern. Das Eigenartige bei dieser Konstruktion ist, daß beide mit Kettenrädern von einer gemeinsamen Welle angetriebenen vier Hinterräder verschiedene Spurweiten haben. Daß sich eine solche Antriebsart praktisch nicht durchsetzen konnte, mag nicht weiter verwundern, wenn man sich die in den Antriebsketten auftretenden Beanspruchungen klarmacht.

Auch die 1918 folgende britische Patentschrift (Nr. 133 396) bringt eine neuartige Federkonstruktion und Aufhängung der beiden angetriebenen Hinterachsen. Sie soll gleichfalls ein weiches Fahren auf schlechten Straßen erreichen, vermag aber die heute erkannten großen Vorteile eines Dreiachsers, die in der großen Adhäsionsfähigkeit der angetriebenen Räder liegen, dadurch nicht zu erreichen, daß durch die Befestigung zweier Räderpaare an derselben Feder beim Ueberfahren von Unebenheiten sich ein Räderpaar abheben kann und dadurch aus dem Sechsrad- ein Vierradfahrzeug wird.

Weitere britische Patente findet man erst 1925, die bekannten englischen Firmen auf dem Gebiete des Geländefahrzeugbaues erteilt wurden und von diesen auch praktisch ausgewertet worden sind. Es handelt sich um die Patentschriften Nr. 244 079 und Nr. 264 548.

Es ist erstaunlich, daß in Frankreich, in dem Lande, in welchem die ersten Sechsradgeländewagen entwickelt wurden, vor der Zeit von 1925 viel weniger Patente erteilt wurden als etwa in Deutschland oder England. Es sind zwei bekannt aus Patentschriften von 1922 und 1923. Die letzte behandelt ein Patent von Renault, auch ist die Idee des ersteren bei späteren Konstruktionen verwertet worden

Zusammenfassend ist im folgenden, nach den einzelnen Nationen unterteilt, eine Aufstellung der ersten erteilten Patente wiedergegeben. Diese Zusammenstellung erhebt keinen Anspruch auf lückenlose Vollständigkeit; es wurde aber versucht, aus der Patentliteratur sämtliche in Frage kommenden Patentschriften zu sammeln und auszuwerten. Es ist darauf verzichtet worden, auch die neueren Patente mit aufzuführen, da im Rahmen dieser Abhandlung in erster Linie die älteren Patente interessieren:

Deutsche Patente:

Patentschrift Nr.	187 064	v.	27. 11. 1904
„ „	207 831	„	13. 3. 1906
„ „	337 772	„	3. 6. 1920
„ „	354 374	„	2. 6. 1920

Französische Patente:

Patentschrift Nr.	560 141	„	21. 12. 1922
„ „	578 457	„	19. 5. 1923

Britische Patente:

Patentschr. A. D. 1908 Nr.	15 170	„	17. 7. 1908
„ „	133 396	„	30. 8. 1918
„ „	244 079	„	23. 11. 1925
„ „	264 548	„	19. 8. 1925

Amerikanische Patente:

Nr.	455 889	„	14. 7. 1891
„	876 406	„	14. 1. 1908
„	884 882	„	14. 1. 1908
„	1 040 650	„	8. 10. 1912
„	1 093 445		
„	1 124 079	„	5. 1. 1915
„	1 145 893	„	13. 7. 1915
„	1 173 486	„	29. 2. 1916
„	1 332 949	„	9. 3. 1920
„	1 484 954	„	10. 5. 1923
„	1 563 022	„	24. 11. 1925
„	1 571 748	„	2. 2. 1926
„	1 572 561	„	9. 2. 1926
„	1 572 903	„	16. 2. 1926
„	1 574 047	„	23. 2. 1926

Digitized by Google

Obgleich viele Erfinder an der Lösung des Problems eines allen Anforderungen genügenden Mehrradantriebes schon sehr früh arbeiteten, kamen doch erst viel später brauchbare Sechsradfahrzeuge auf den Markt. Großes Verdienst an der praktischen Verwendung des Sechsradantriebes in Amerika muß der Firma Goodyear in Akron (Ohio) zugesprochen werden. Sie hatte sich schon frühzeitig ernstlich mit der Frage beschäftigt, die Vollgummibereifung bei Lastkraftwagen durch die Luftbereifung zu ersetzen. Diese Firma hatte bereits Anfang 1923 festgestellt, daß für hohe Hinterachsdrücke die Abmessungen eines Luftreifens zu groß würden und die Ladehöhe und Schwerpunktslage ungünstig beeinflussen. Die Zwillingsreifenanordnung hielt sie für unökonomisch und straßenschädigend. Es wurden daher Versuche mit dreiachsigen Fahrzeugen angestellt, um festzustellen, ob bei starrer Anordnung der Hinterachsen, bei welchen also keine der Achsen gelenkt wird, ein Radieren der Reifen in dem Maße auftritt, wie von vielen Konstrukteuren damals angenommen wurde.

Die Goodyear Co. hat daraufhin Anfang 1923 einzelne Probewagen gebaut, ohne jedoch einen wesentlichen Fortschritt zu erzielen. Sie ließ sich in erster Linie die Reaktionsaufnahme ihrer Sechsradkonstruktion patentieren.

In Deutschland muß vor allem von den Firmen, die der Bereifungsfrage schwerer Nutzfahrzeuge größtes Interesse entgegenbrachten, Büssing genannt werden. Bereits 1908 hatte diese Firma Omnibusse mit Luftbereifung ausgerüstet; sie setzte sich zur Förderung der Entwicklung der Luftbereifung mit allen Gummifabriken des In- und Auslandes in Verbindung und fand auch bei Goodyear regstes Interesse. Durch die in Amerika gewonnenen Versuchsergebnisse angeregt, machte Büssing sofort Versuche mit einem Fahrzeug, das behelfsmäßig die dritte Achse als Schleppachse anmontiert bekam, und konnte auch die Ermittlungen von Goodyear bestätigen. Daraufhin wurden die ersten Sechsradfahrzeuge von Büssing mit zwei angetriebenen Achsen gebaut und der Achsantrieb patentamtlich geschützt.

Die Firma Büssing gilt als der eigentliche „Pionier" auf dem Gebiete des Sechsradfahrzeugbaues. Sie bot ihre ganze Initiative auf, um für die Wirtschaft brauchbare Sechsradfahrzeuge zu liefern. Bereits im Jahre 1924 kamen die ersten Büssing-Sechsradfahrzeuge als Serienfahrzeuge zum Verkauf.

Parallel dazu lief eine technische Entwicklung des Riesenluftreifens, besonders in den Größen 42 × 9 und 40 × 10, die als Folge der Einführung des Büssing-Sechsradwagens anzusehen ist.

Kurze Zeit danach entwickelte auch die Firma Daimler-Benz ein schweres Sechsradfahrgestell nach ganz neuartigen konstruktiven Gesichtspunkten, das besonders hinsichtlich des Hinterachsantriebes von der Büssing-Konstruktion abwich. Ein solches Fahrgestell war bereits im Jahre 1925 ausgestellt worden. Im gleichen Jahre hatte auch Krupp einen Sechsradwagen mit Kettenradantrieb für 8 t Nutzlast herausgebracht.

Neben schweren Sechsradlastwagen wurden auch leichtere dreiachsige Geländewagen in Deutschland entwickelt: Krupp und Mannesmann-Mulag zeigten 1925 ihre ersten Geländewagen. Es soll der Entwicklungsgeschichte dieser Fahrzeuggruppe nicht vorgegriffen werden, da an anderer Stelle dieser Abhandlung näher darauf eingegangen wird.

In Amerika ging die Entwicklung langsamer vor sich. Lange, nachdem die serienmäßige Fabrikation in Deutschland durchgeführt war, begann die Six Wheel Co. in Philadelphia größere Serien von schweren Sechsradfahrzeugen aufzunehmen.

Die Entwicklung der Sechsradfahrzeuge in Deutschland, bei welchen zwei Achsen angetrieben sind, wird durch die folgende Zusammenstellung veranschaulicht:

Entwicklung des deutschen Sechsradfahrzeugbaues (einschl. Geländefahrzeuge):

	Nutzlast in t					Insgesamt
	bis 2	bis 3	bis 4	bis 5	über 5	
1924	—	—	—	1	—	1
1925	—	—	1	—	3	4
1926	1	—	—	—	2	3
1927	—	1	2	—	2	5
1928	2	2	2	—	6	12

Für die Entwicklung der schweren Sechsradfahrzeuge in Deutschland waren in erster Linie wirtschaftliche, gesetzliche und wegebautechnische Gründe maßgebend. Die gesetzlichen Bestimmungen für die Höchstgewichte ließen bekanntlich für vollbelastete zweiachsige Fahrzeuge nicht mehr als 9 t zu. Vom Standpunkt der Lastenbeförderung lag also der eigentliche Wert der dreiachsigen Fahrzeuge darin, daß sie bei einem gesetzlich zulässigen Gesamtgewicht von 15 t eine erheblich größere Nutzlast als Zweiachser aufnehmen konnten. Der Entwicklung des Omnibusbaues nach größeren Einheiten waren dadurch ganz neue Wege gewiesen. Das Fassungsvermögen derartiger Omnibusse auf drei Achsen konnte zweckentsprechend vergrößert werden, so daß sich auch gleichzeitig die Rentabilität steigerte. Außerdem konnte eine bessere Abfederung des Fahrzeuges und damit auch eine Erhöhung der Fahreigenschaften als Personenbeförderungsmittel erreicht werden. Auch im schweren Lastentransport erwies sich der Sechsradwagen für die verschiedensten Verwendungszwecke als wirtschaftliches Fahrzeug.

Neben den schweren dreiachsigen Fahrzeugen, die zahlenmäßig den größten Anteil haben, werden in Deutschland noch leichtere Sechsradwagen für 2—3 t Nutzlast gebaut, die sich besonders für schwieriges Gelände eignen. Es ist zunächst erstaunlich, daß sich die deutsche Nutzfahrzeugindustrie in diesem Umfange auf den Bau solcher leichteren Geländewagen gelegt hat. Zweifellos hat auf diese Entwicklung der Geländewagenbau in England einen wesentlichen Einfluß ausgeübt, der

Digitized by Google

den Bau dieses Fahrzeugtyps besonders gefördert hat und auch für seine Erzeugnisse in seinem großen Kolonialgebiet gute Verwendung findet. In Deutschland ist der Absatz dieser leichteren Geländewagen zurzeit noch ein beschränkter, doch stehen ihnen viele Verwendungsmöglichkeiten offen. Die Reichswehr und auch kommunale Verwaltungen verwenden diese Dreiachser in steigendem Maße. Auf der letzten Automobil-Ausstellung in Berlin wurde ein Krupp-Sechsradwagen mit einem Feuerlöschgerät gezeigt, der z. B. bei Flugzeugabstürzen usw. über jedes Gelände hin rasch Hilfe zu bringen vermag.

Ein großes Absatzgebiet bleibt aber immer noch diesen Geländewagen außer den Ueberseeländern im Osten Europas und im Balkan übrig, wo wegen der teilweise noch sehr schlechten Straßenverhältnisse ein Lastentransport erst mit derartig beweglichen leichteren Fahrzeugen möglich erscheint.

In den folgenden Ausführungen ist eine Unterteilung in schwere und in leichtere Sechsradfahrzeuge vorgenommen worden. Ohne zunächst auf die dynamischen Grundbedingungen eines vierradgetriebenen Fahrzeuges einzugehen, soll zunächst versucht werden, den Aufbau der Antriebsorgane der verschiedenen Typen zu kennzeichnen. Die Sechsradfahrzeuge sind nach der Uebertragung der Motorleistung auf die Hinterachse zu unterteilen in Fahrzeuge mit:

a) Schleppachse,
b) getrenntem Antrieb,
c) durchgehendem Antrieb.

Der größte Teil der heute in Deutschland gebauten Sechsradfahrzeuge verwendet durchgehenden Antrieb. Die Verteilung ergibt für die schweren Dreiachser folgendes Bild:

a) Schleppachse: NAG, VOMAG;
b) getrennten Antrieb bauen: Büssing, Henschel;
c) durchgehenden Antrieb verwenden: Daimler-Benz, Hansa-Lloyd, MAN, NAG, VOMAG.

Es lag der Gedanke sehr nahe, für Fahrzeuge, die auf guten Straßen verkehren, an Stelle des teuren Vierradantriebes nur eine Achse anzutreiben und die hinterste Achse als Schleppachse auszubilden. Besondere Vorteile wurden bei dieser Anordnung darin erblickt, daß die ausnutzbare Ladefläche für leichtere, aber sperrige, viel Raum erfordernde Güter, größer wurde; auch für Omnibusse ergab sich dadurch eine viel vorteilhaftere Verteilung der Sitze als bei den kürzeren zweiachsigen Fahrgestellen. Obgleich heute diese Schleppachsenanordnung bei leichteren Lieferwagen vielfach angewendet wird, ist sie im schweren Nutzfahrzeugbau auf ein ganz begrenztes Verwendungsgebiet beschränkt geblieben. Hier müssen Belastung und Beschaffenheit der Fahrbahn so abgestimmt sein, daß die Adhäsion nur zweier Triebräder ausreicht, um die nötige Vortriebskraft zu erzielen.

Bei der NAG-Konstruktion verdient die Hinterachsabfederung besondere Beachtung. Beide Achsen haben je eine getrennte Feder; durch eine waagerechte Schwinge, an welcher beide Federenden hängen, werden die Belastungen auf die Federn gegeneinander ausgeglichen (Bild 1). Der Schub wird durch einen an der Rahmentraverse angelenkten Schubbaum aufgenommen. Der Antrieb der ersten Hinterachse ist ähnlich dem des normalen Zweiachsers.

Bild 1.
NAG-Sechsradwagen mit Schleppachse (ältere Konstruktion)

Der Grundgedanke des VOMAG-Dreiachsers mit Schleppachse war, eine größere Ausnutzung der Ladefläche gegenüber zweiachsigen Lastkraftwagen zu ermöglichen und gleichzeitig eine bessere Lenkfähigkeit zu erzielen. Der sehr niedrig gehaltene, speziell für Omnibusaufbauten konstruierte Wagen trug außer der normalen Antriebsachse noch eine zweite Hinterachse, deren Räder zwangläufig mit denen der Vorderachse zusammen gesteuert wurden (Bild 2). Hierdurch war es möglich, daß die Räder der zweiten Hinterachse genau wie die Vorderräder der theoretisch vorgeschriebenen Spur folgen und somit ein kleinerer Lenkradius als bei zwei starr angeordneten Hinterachsen zustande kommt. Das angetriebene Hinterachsaggregat war mit Zwillingsbereifung versehen, während die beiden Lenkachsen einfache Bereifung hatten. Bemerkenswert ist noch die Art der Federaufhängung, bei welcher durch eine sinnreiche Hebelanordnung die Lastverteilung auf die Hinterachse so geregelt wird, daß auf die mittlere Achse der größte Achsdruck entfällt, um dadurch die für eine Antriebsachse nötige Bodenreibung zu erhalten. Auch konnten sich hierdurch beide Hinterachsen unabhängig voneinander jeder Geländeunebenheit anpassen. Dieses Fahrzeug war besonders für solche Betriebe bestimmt, die auf gute Wendigkeit mehr Wert legten als auf voll ausgenutztes Adhäsions-

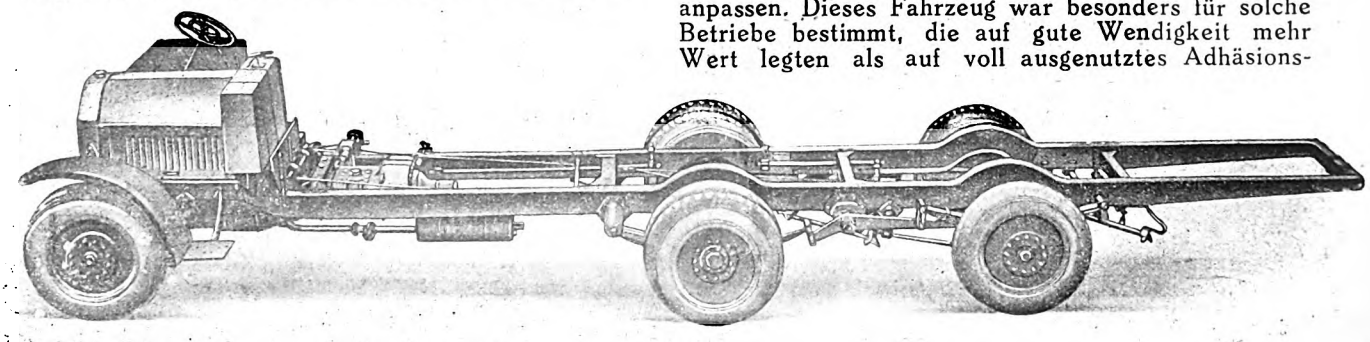


Bild 2. VOMAG-Dreiachser mit Schleppachse (ältere Konstruktion)

Digitized by Google

gewicht beider Achsen. Die Konstruktion von VOMAG ist jedoch aus Gründen, die auf dem Gebiete der gesetzlichen Bestimmungen zu suchen sind,

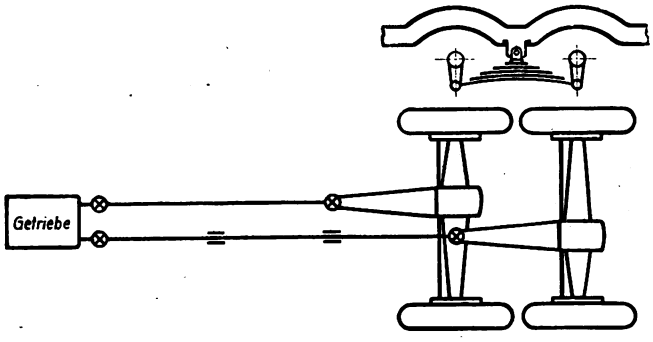


Bild 3. Antrieb von Büssing

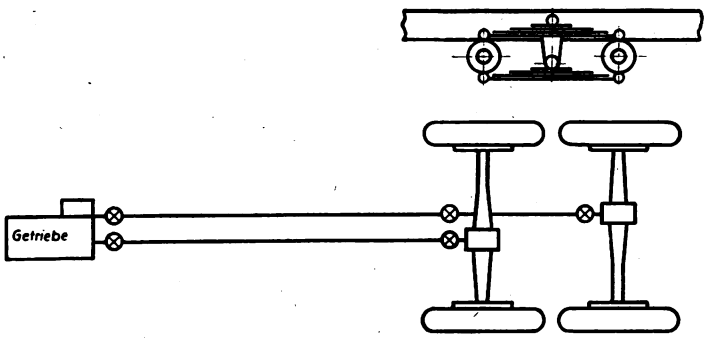


Bild 4. Antrieb von Henschel

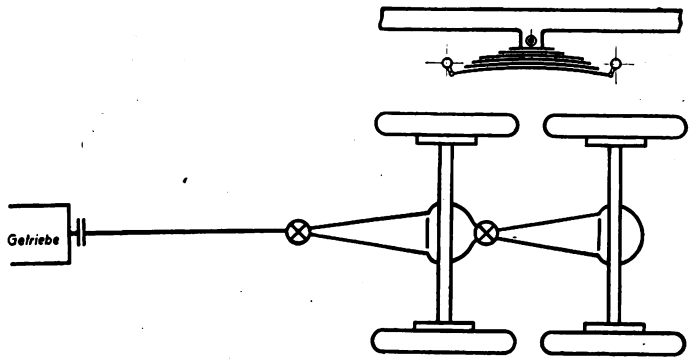


Bild 5. Antrieb von Daimler-Benz

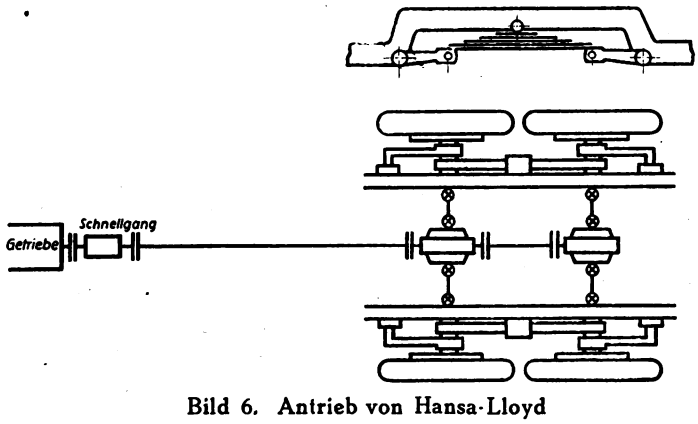


Bild 6. Antrieb von Hansa-Lloyd

wieder aufgegeben worden. Die gesetzlichen Bestimmungen für die Höchstgewichte für Dreiachser beschränken den Achsdruck bei 15 t Gesamtgewicht auf 5 t; so mußte, um zu einem, die Konstruktion rechtfertigenden, genügend hohen Gesamtgewicht zu kommen, der auf den Lenkrädern ruhende Teil des Gesamtgewichts zu hoch genommen werden. Selbst bei einem Gesamtgewicht von 12 t bei einer Lastverteilung von 3,5 t + 5 t + 3,5 t müßten die beiden vorderen und hinteren Räder mit insgesamt 7 t Bodendruck gleichzeitig gelenkt werden. Diese Arbeit aber ist ohne eine Krafthilfssteuerung nicht zu bewältigen. Die sich daraus ergebende Verteuerung war in Anbetracht dessen, daß nur 12 t Gesamtgewicht und damit eine entsprechend geringere Nutzlast in Frage kommen, für eine serienmäßige Fabrikation nicht vertretbar.

An Hand der Triebwerkschemata der Fahrgestelle sollen im folgenden erst die verschiedenen vierradangetriebenen Typen näher beleuchtet werden.

Büssing baut zwei Typen für 10 und 7,5 t Rahmentragfähigkeit. Der Antrieb der beiden Hinterachsen erfolgt über ein getrenntes Getriebe durch zwei parallel nebeneinanderliegende Kardanwellen (Bild 3). Die Schubkräfte werden durch Schubrohr und Schubkugeln, die in den Quertraversen des Rahmens fest gelagert sind, übertragen. Je eine kräftige Feder auf jeder Wagenseite, die waagebalkenartig zwischen den Achsen pendeln kann, fängt die Stöße vom Rahmen ab. Die beiden Federenden sind mit den Achsen so verbunden, daß sie frei in Bügeln gleiten können und eine übermäßig starke Verdrehung der Feder vermieden wird. Die Federn lagern am Rahmen in Gummi, dessen Nachgiebigkeit eine ausreichende Schiefstellung der Feder zur senkrechten Ebene gestattet.

Die Hinterachskörper sind bei dem schweren Typ als reine Tragachsen ausgebildet. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt über ein Kegelradausgleichsgetriebe durch außerhalb des Hinterradkörpers liegende Antriebswellen. Bei dem kleineren Typ für 7,5 t Tragfähigkeit ist die Antriebswelle innerhalb des Hinterachstrichters ähnlich wie bei der Mehrzahl der zweiachsigen Lastkraftwagen gelegt.

Beim 100-PS-Sechsradomnibus von Henschel werden die Mittel- und hintere Achse durch Schnecke und Schneckenrad angetrieben (Bild 4). Die Kraftverteilung erfolgt vom Vierganggetriebe über ein Verteilergetriebe zu jeder Kardanwelle. Die Aufhängung der Hinterachsen ist genau so vorgenommen wie beim 3-t-Lastkraftwagen, der in dieser Abhandlung in der Gruppe Geländewagen genau beschrieben wird. Bemerkenswert ist, daß bei der Omnibuskonstruktion durch Verlegung der Schnecke unter das Schneckenrad eine sehr tiefe Rahmenhöhe erreicht wird.

In der großen Gruppe mit durchgehender Antriebswelle ist Daimler-Benz der älteste Vertreter dieser Bauart (Bild 5). Die vier Hinterräder werden durch Stirnradnabenantrieb angetrieben. Durch diese Antriebsart ergibt sich von selbst die Ausführung der Hinterachse als Tragachse. Zwei hintereinanderliegende Schubrohre mit Schubkugeln nehmen die Antriebs- und Bremskräfte derart auf, daß sie von der zweiten Hinterachse über die erste nach dem vorderen Schubrohr bis zu der vorderen, am Rahmendoppelquerträger sitzenden Schubkugel geleitet werden. Beide Hinterachsen haben Ausgleichsgetriebe, in der hinteren Schubkugel ist die zweite Kardanwelle zur Uebertragung der Motorleistung auf die zweite Hinterachse gelagert und trägt auf ihrem vorderen Ende ein Kegelrad, welches in das große Tellerrad des ersten Hinterachsantriebes eingreift. Die Hinterfeder ist

Digitized by Google

pendelnd am Rahmen aufgehängt und mit ihren beiden Enden an den Hinterachsen durch Federgehänge und Bolzen angelenkt.

Das gesamte Triebwerk der Hansa-Lloyd-Konstruktion bis zu den Hinterachsantriebswellen ist gelenkig, aber in unveränderter Lage zum Rahmen aufgehängt (Bild 6). Auf diese Weise sind die Achsen von den Gewichten der Triebwerksteile vollkommen entlastet. Die unabgefederten Massen werden dadurch auf ein Minimum herabgesetzt, wo-

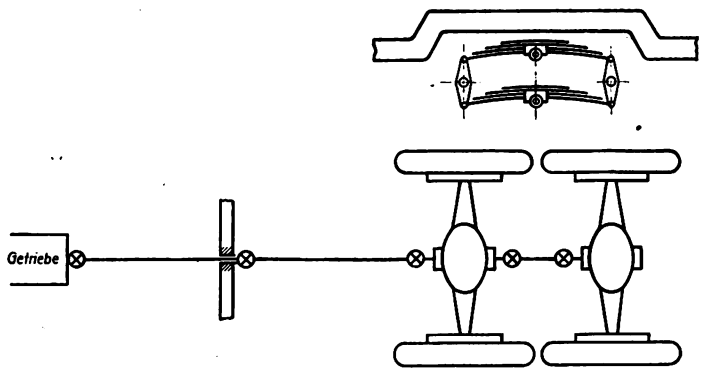


Bild 7. Antrieb von MAN

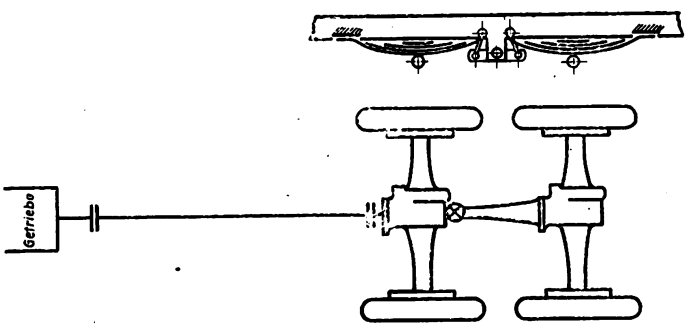


Bild 8. Antrieb von NAG

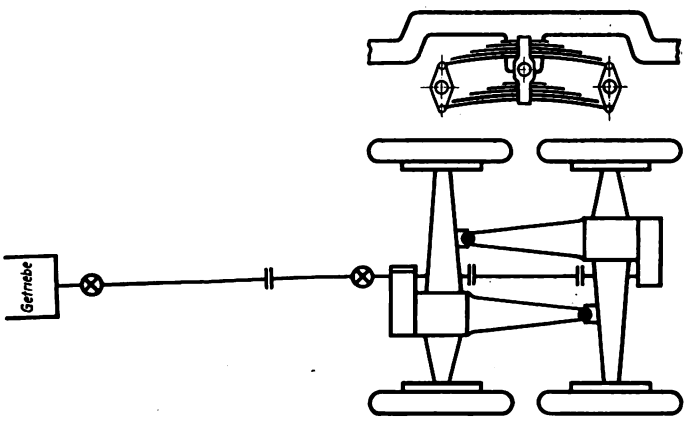


Bild 9. Antrieb von VOMAG

durch dem Fahrzeug ein außerordentlich ruhiger Lauf gegeben wird. Der Antrieb der beiden Hinterachsen erfolgt durch den Hansa-Lloyd-Schneckenantrieb mittels einer vom Getriebe ausgehenden Kardanwelle. Die beiden Schnecken liegen hintereinander in Tandem-Anordnung und sind durch Gelenkscheiben verbunden. Die Differentialgehäuse selbst sind durch eine kräftige Quertraverse fest mit dem Rahmen verbunden. Es findet daher kein Durchschwingen nach oben oder unten statt; der Abstand des obersten Punktes des Differentialgehäuses zur Oberkante Wagenboden bleibt derselbe. Die Hinterachsen sind als Schwingachsen ausgebildet, die sich den Bodenunebenheiten und Belastungen des Fahrgestells gut anpassen und durch eine gute Abfederung eine vorzügliche Geländegängigkeit haben. Unebenheiten der Fahrbahn werden von dem aus der normalen Lage gebrachten Rade ausgleichend auf dasselbe Rad derselben Wagenseite entsprechend übertragen; die Schwingachsen sind so konstruiert, daß jedes Rad für sich an einem sehr kräftigen, am Rahmen solide gelagerten Arm in der Radebene ausschwingen kann.

Das Zusatzgetriebe ist angeblockt zwischen Hauptgetriebe und Kardanwelle; bemerkenswert ist noch der Maybach-Schnellgang, der für den modernen Ueberlandomnibus die gleiche Bedeutung wie für den schweren Personenwagen hat. Die Schubübertragung erfolgt durch die bereits erwähnten Schwinghebel, mit welchen jedes Rad an den Rahmen angelenkt ist und die Federn vollkommen entlastet. Um auch jede Rahmenverwindung auszuschalten, ist die Feder in ihrem Drehpunkt in eine Gummihülse gebettet, die seitliche Verwindungen der Feder zuläßt. Die Federenden sind nicht angelenkt an der Hinterachse, sondern legen sich mit dem Blattende so auf den Achskörper auf, daß eine freie Bewegung nach allen Richtungen hin gewährleistet ist. Differentialausgleich ist in jeder Achse eingebaut. Neuartig bei dieser Konstruktion ist die als Zangenbremse ausgebildete Getriebebremse, die das schwierige Bremsproblem auf einem anderen als dem bisher üblichen Wege lösen will.

MAN baut ein Niederrahmen- und Hochrahmenfahrgestell für 8,8 t maximale Tragfähigkeit (Bild 7). Der Antrieb der beiden Hinterachsen erfolgt über ein vom Motor getrenntes Getriebe durch eine durchgehende Kardanwelle, die von Schubbeanspruchungen vollständig entlastet ist. Durch den großen Radstand (beim Omnibusfahrgestell 5550 mm, bei Lastkraftwagen je nach Brückenlänge bis 5750 mm) hat sich das Abstützen der langen Kardanwelle zwischen Getriebe und einer Hinterachse als notwendig erwiesen. Eine Quertraverse dient als solide Befestigung dieses Lagers. Drei Metallkreuzgelenke zwischen Getriebe und erster Hinterachse und zwei Metallkreuzgelenke zwischen beiden Antriebsachsen dienen zum Ausgleich der in der vertikalen Ebene auftretenden Schwingungen. Die Schubübertragung erfolgt durch je zwei Federn auf jeder Wagenseite, die pendelnd zwischen beiden Antriebsachsen aufgehängt sind. An den Enden sind sie durch Bolzen mit den Hinterachskörpern verbunden. Das Getriebe, ein normales Viergang-ZF-Getriebe, ist bei beiden Typen gleichen Fabrikates. Den Anforderungen des Lastwagenbetriebes wird durch eine größere Hinterachsuntersetzung Rechnung getragen. Das Lastwagenfahrgestell wird in fünf verschiedenen Brückenlängen (5000, 5400, 6000, 7000, 8000 mm) geliefert.

Der Doppelantrieb der serienmäßig gelieferten schweren Sechsrad-Fahrgestelle für Lastkraftwagen und Omnibusse der NAG (Bild 8) erfolgt durch kombinierten Kegel-Stirnradantrieb. Die Hinterachsaggregate können so zusammengebaut werden, daß sie einmal für Lastkraftwagen in Hochrahmen mit großer Bodenfreiheit zur Verwendung kommen und andererseits aber auch für Omnibusniederrahmenfahrgestelle durch die Lagerung unterhalb der Radmitten sehr tiefe Lage des Omnibusflures ergeben. Der Antrieb erfolgt durch eine durchgehende Kardanwelle, von welcher die Antriebe jeder Achse durch Kegel-Stirnradgetriebe abgeleitet werden. Die Antriebs-

Digitized by Google

und Bremskräfte werden bei der ersten Hinterachse durch Schubbaum und Schubkugel, die in einer Quertraverse des Rahmens gelagert ist, und von der zweiten Hinterachse durch Kardan-Schubrohr und Schubkugel, die im Achsgehäuse der ersten Achse gelagert ist, aufgenommen. Die beiden Hinterachskörper sind starr ausgeführt. Die Antriebswellen zu den Hinterrädern liegen innerhalb dieser Achskörper. Ein Metallgelenk zwischen der ersten und zweiten Hinterachse gestattet ein Ausschwingen der hinteren Achse. Zwischen erster Hinterachse und Getriebe sind ein Metallscheiben- und Gummischeibengelenk eingeschaltet. Das letztere soll zur Aufnahme der größeren Winkelausschläge dienen und ist unmittelbar vor der ersten Hinterachse eingebaut. Die Federanordnung ist dem Prinzip nach dieselbe wie bei den NAG-Dreiachsern mit Schleppachse. In der Mitte zwischen beiden Hinterachsen sind die Federenden durch Hebel an einem Wagebalken aufgehängt, während die beiden äußeren Enden in Führungen frei gleiten können.

VOMAG treibt die beiden Hinterachsen durch eine durchgehende Kardanwelle über ein Zahnradvorgelege und Kegelraddifferential an. Die beiden Hinterachsaggregate sind einander vollständig gleich, wodurch sich bei Reparaturen eine sehr gute Austauschmöglichkeit ergibt. Diese günstige Anordnung kann dadurch erreicht werden, daß die Hinterachsgehäuse symmetrisch außer der die Wagenmitte bildenden Kardanwelle liegen. Die beiden Achsen sind zur Aufnahme der Reaktionskräfte gegenseitig durch besondere Stützen, die in Bosch-Silent gehalten werden, versteift. Das geräuschlose Arbeiten der Hinterachstriebwerksteile wird angestrebt durch pfeilverzahnte Stirnräder und bogenverzahnte Kegelräder (Bild 9). Die beiden Hinterachskörper sind mittels Gummiringe in einem Gestell gelagert, das an beiden Enden die Lagerstellen der Doppelfedern trägt. Die Anlenkung der Federn erfolgt durch Bolzen; sie nehmen auch die Schubkräfte auf und leiten sie auf das Fahrgestell über.

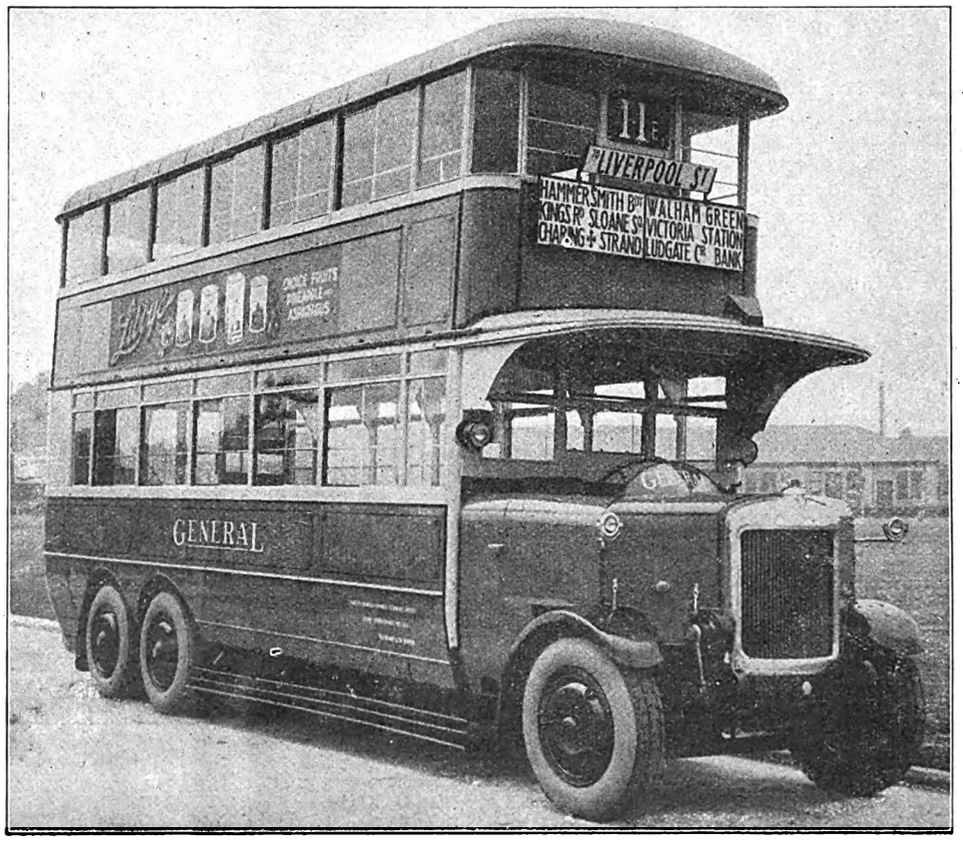
Für die Entwicklung der schweren Sechsradfahrzeuge in Deutschland waren wirtschaftliche Gründe und die Unzulänglichkeit gesetzlicher Bestimmungen maßgebend. Die zweiachsigen Fahrzeuge waren nicht mehr den hohen Belastungen gewachsen, wie sie sich z. B. bei Omnibussen aus Gründen der Wirtschaftlichkeit durch unbedingtes Einhalten einer bestimmten Anzahl von Sitz- und Stehplätzen ergaben. Die für dreiachsige Fahrzeuge gesetzlich zulässige Höchstgewichtsgrenze von 15 t ließ dem Konstrukteur mehr Spielraum zur Entwicklung größerer Einheiten bei günstigerem Verhältnis von Nutzlast zu Wageneigengewicht zu.

Für den Omnibusbetrieb wird die Dreiachsanordnung insofern noch besonders bevorzugt, als sie auf schlechten Straßen ein ruhigeres Fahren ergibt und somit auch für die Erhöhung der Lebensdauer des Fahrzeuges beiträgt. Dreiachsige Fahrzeuge haben sich besonders für Omnibusbetrieb im Stadt- und Ueberlandverkehr eingeführt. Zur Beförderung schwerer Nutzlasten werden sie in steigendem Maße verwendet. Nach den zurzeit gültigen gesetzlichen Bestimmungen darf das Gesamtgewicht nur 15 t betragen. Der Druck auf jede Achse ist mit 5 t begrenzt. Es sind Bestrebungen im Gange, diese gesetzliche Bestimmung im Zusammenhang mit der Erhöhung der Höchstgewichtsgrenze der Zweiachser zu revidieren und auf eine Gewichtserhöhung hinzuarbeiten. Im Auslande ist diese Entwicklung sehr frühzeitig erkannt worden und ihr durch entsprechende gesetzliche Regelung bereits Rechnung getragen worden. Nach den englischen Vorschriften darf das Gesamtgewicht dreiachsiger Wagen 19 t betragen, und auch in den Vereinigten Staaten ist in verschiedenen Ländern bis über 18 t Gesamtgewicht zulässig. Nachdem sich gerade in der letzten Zeit erwiesen hat, daß die Entwicklung auch mit Rücksicht auf die Schonung der Straßen zu einer wesentlichen Förderung der dreiachsigen Fahrzeuge für den Transport schwerer Lasten drängt, erscheint heute die Frage der Gewichtserhöhung akut. *1744*

(Fortsetzung folgt)

Sechsrad-Omnibusse in London

Auch in der englischen Hauptstadt bringt man der Entwicklung des Dreiachsers für die Zwecke des städtischen Omnibusbetriebes großes Interesse entgegen. Unser Bild zeigt einen der neuesten Londoner Doppeldeckwagen. Er läuft ebenso wie die in Deutschland verkehrenden Dreiachser auf Riesenpneumatiks. Zwischen der Berliner Verkehrs-Aktien-Gesellschaft (der früheren Aboag) und der London General Omnibus Co. Ltd. findet laufend ein freundschaftlicher Austausch der gegenseitigen Erfahrungen statt.

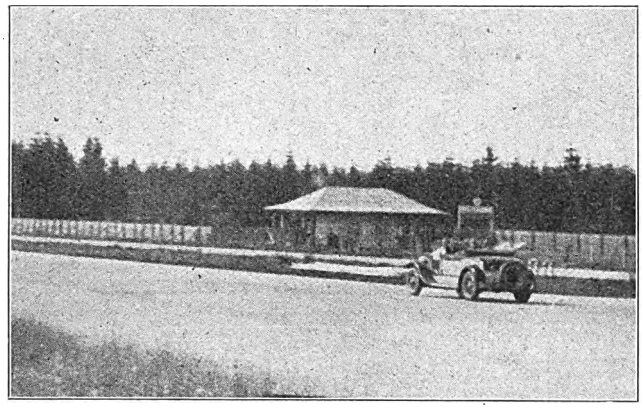


Digitized by Google

Langstreckenwettbewerb auf dem Nürburgring

Die am Sonntag, den 29. September zum Austrag gebrachte „Acht-Stunden-Langstreckenfahrt", zeigte bei sehr zahlreicher Teilnahme der Fahrer einen ganz geringen Besuch; das Interesse des Publikums gilt aber offenbar dem Rekordsport, leider nicht der praktischen Erprobung. Die Haupttribünen waren, trotz des herrlichen Wetters, vollkommen leer; an den billigen Plätzen und an einigen wichtigen Punkten der Strecke — besonders an der 27prozentig steigenden Fahrtetappe — besser besucht.

Das Abnahmeergebnis zeigte, daß die Nennungen durchweg ernst gemeint waren; während sonst stets ein ziemlich ansehnlicher Prozentsatz der Meldungen nur auf dem Papier bestehen bleibt, starteten dies-



Phot. F. A.

Der eine der beiden in Privatbesitz befindlichen, mehrjährigen Chrysler-Wagen in voller Fahrt. Beide Chrysler-Wagen erhielten die höchste Auszeichnung, die goldene Medaille

mal alle wesentlichen Fahrzeuge. Ein tödlicher Unglücksfall ist auf der Steilstrecke eingetreten; beim Schalten auf steilstem Gefälle verlor Heine die Gewalt über seinen kleinen B. M. W., überschlug sich sich mit dem Wagen, setzte aber nochmals — trotz aller Warnungen zum zweiten Trainingsstart, und zwar mit gebrochenem Steuerrad, an — und überschlug sich neuerdings. Diesmal tödlich. — Zweifellos übte dieser Unglücksfall gerade auf die im höchsten Maße auf sicherstes Schalten angewiesenen Kleinwagenfahrer eine sehr tiefgehende psychische Wirkung.

Von den großen Wagen ereilte den Mercedes-Benz von Walb ein noch nicht restlos aufgeklärtes Mißgeschick. Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit darauf zurückzuführen, daß der Fahrer Hentschel auf Ford in völlig unverständlicher Weise bei der Mullenbacher Kurve scharf nach links abbog, trotzdem Walb durch mehrfaches Signal seine Vorfahrtabsicht deutlich machte. Walb fuhr, um einen Zusammenstoß zu vermeiden, in den Graben. Seine Verletzungen sind erfreulicherweise nicht schwer. Aber im Zusammenhang mit dieser Disziplinlosigkeit, wie auch anderen Einzelerscheinungen, wäre es doch angebracht, den Modus, mit dessen Anwendung Rennfahrerlizenzen vergeben werden, einer sehr scharfen Revision zu unterziehen. Es ist untunlich, daß eben beinahe jedem einigermaßen fahrkundigen Klubmitglied durch allzu loses Entgegenkommen der einzelnen Klub-Sportleitungen der Weg zur Rennfahrerlizenz geebnet wird, die heute noch viel leichter zu erringen ist, als der einfache Führerschein.

Die Schlußfolgerungen aus der Fahrt sind grundlegender Art. In erster Linie ist eine Leistungsprüfung an sich für praktische Auswirkung vollkommen untauglich, wenn sie nicht mit einer Wirtschaftlichkeitsprüfung untrennbar verbunden ist. Diese Langstreckenfahrt hat nur einen Beweis erbracht: daß Fahrzeuge, die im Preis, in den Unterhaltungs-, Amortisations- und Betriebskosten bis zu einem Zehntel, beziehungsweise bis zum nahezu Zehnfachen voneinander abweichen, Leistungen vollbrachten, die nur um wenige Prozente divergierten. Für die Urteilsbildung des Publikums sind solche Resultate nicht zu verwerten, sie zeigen, daß von ganz kleinen Fahrzeugen ganz offenkundig objektive und absolut zu hohe — von ganz großen Maschinen ebenso viel zu geringe — Spitzenleistungen gefordert worden sind. Für den Käufer kann nur dann ein Ergebnis wirklichen Wert haben, wenn er die richtigen Verhältniszahlen der konkurrierenden Wagen berücksichtigt und verwertet. Also: Anschaffungspreis, Betriebskosten, Amortisation, Gewicht — und so summiert, die Errechnung der effektiven Leistung auf Kilogramm des Materials und Markeinheit der Wertmesserberechnung umgelegt. Ebenso unerläßlich ist es im Interesse der Käufer, daß die meldenden Werke sich damit einverstanden erklären, daß die Fahrzeuge von einer unparteiischen Kommission unmittelbar vom Fabrik- oder Vertreterlager ausgewählt werden, denn nur dann ist Gewähr dafür vorhanden, daß wirklich rein serienmäßige Gebrauchsfahrzeuge starten, nicht aber dressierte Maschinen. Wenn wir heute hier am Nürburgring Fahrzeuge mit tosenden Motoren hörten — und Karosserien von 80 Zentimetern Breite, für zwei Sitze! — sahen, so sollte man im Interesse der betreffenden Fabrikate meinen, daß es sich um Spezialfahrzeuge und nicht um „rein serienmäßige Tourenwagen" gehandelt hat. Das Werk wäre zu bedauern, das für den täglichen Gebrauch schnellaufende Maschinen-

Phot. F. A.

Der mit der goldenen Medaille, der höchsten Auszeichnung, prämierte NSU, derselbe Wagen, der schon die 20000-Kilometerfahrt am Nürburgring erfolgreich bewältigt hat*)

gewehre und Kinderwagensitze auf 80-PS-Motoren liefertel

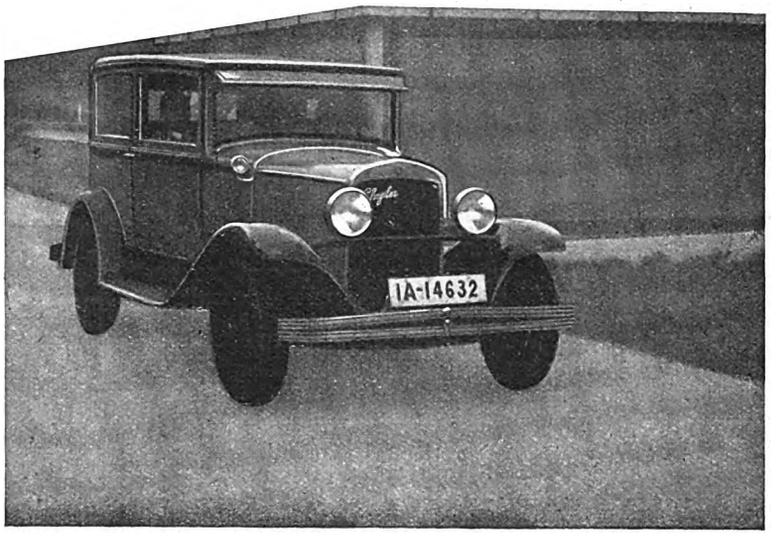
Von eindrucksvollster Einprägsamkeit war die Betrachtung der Steilstrecke mit 27 Prozent Steigung. Man sah hier in der Klasse der Kleinsten manchen Fahrer neben seinem im ersten Gang aufwärtsstrebenden Vehikel einherlaufen. Man konnte auch

*) Ueber die 20000 Kilometerfahrt werden wir im nächsten Heft der „Automobil-Rundschau" berichten. Die Red.

Digitized by Google

25000 km ohne Motorstillstand

wurde mit einem Chryslerwagen begonnen. Bei Drucklegung dieses Heftes hatte das Fahrzeug über 25000 km in ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt bewältigt. Es ist beabsichtigt, die Fahrt — falls der Wagen, der bereits vor dem Start zu dieser Fahrt im regulären Gebrauch stand, es durchhält — durch einen Angriff auf den Langstrecken-Weltrekord zu versuchen, der derzeit in USA. gegeben ist. Die Fahrt dient auch genauen Prüfungen des Verbrauches an Betriebsstoff, Oel und Reifen; die Chrysler-Company unterhält einen genauen Kontrolldienst, ebenso Continental als Reifen- und Gargoyle als Oellieferant. Die Fahrt wird selbstverständlich unter strenger Kontrolle unparteiischer Sachverständiger ausgeführt. Nach Beendigung werden alle Erfahrungen der Fahrt mit genauen Kurvenangaben und technischer Auswertung gesondert veröffentlicht werden.



WER IST WO?

Georg Hirschfeld,
der früher Service Manager bei Chrysler war, ist vor kurzem zu den Horchwerken AG., Berlin, übergetreten.

Direktor Hermann Klee,
bisher Direktor und Vorstandsmitglied der Universum-Film AG. und Ufa-Theater-Betriebs-G. m. b. H., Berlin, wurde Vorstandsmitglied der Wanderer-Werke AG., Chemnitz.

Edmund C. Heine
ist zum Manager (Generaldirektor) der Ford Motor Company, Berlin, ernannt worden. Er ist geborener Deutscher und trat vor 12 Jahren bei Ford in Amerika als einfacher Arbeiter ein; er wurde dann am Lager beschäftigt, kam später in den Traktorenbau und wurde dann Traktorenverkäufer. Als solcher wurde er von Ford nach Südamerika geschickt. Er kam als Assistant Manager nach Barcelona und dann, da er geborener Deutscher ist, als Assistant Manager nach Berlin.

Geo Carlson,
der bisherige Manager der Ford Motor Company, Berlin, wurde European Director der europäischen Ford-Unternehmen.

C. W. Dunning,
bisher Verkaufschef bei der Ford Motor Company wurde an Stelle von Herrn Heine Assistant Manager.

Ministerialrat Friedrich Hubrig
Der Dezernent für das Kraftfahrwesen im Reichspostministerium, unser Mitarbeiter, der bekannte und allgemein geschätzte Oberpostbaurat Hubrig, wurde zum Ministerialrat befördert.

Dipl.-Kaufmann H. Luschnath
hat die Werbeabteilung der Wanderer-Werke AG., Chemnitz, übernommen. Er war früher Propagandachef bei Greiling in Dresden.

---

mit geübtem Ohr sehr wohl ungemein interessante Feststellungen über die inneren Belange mancher Maschinen machen. Die Ungleichheit des konkurrierenden Materials an Menschen und Maschinen verbietet dem objektiven Betrachter jede Namens- oder Firmennennung. Die Resultate selbst geben — wenn auch in ihrer sehr unklaren, praktisch nicht ausschlaggebenden Sprache —, einen Ueberblick. Wären die Effektivzeiten auch nur der einen Steilstrecke zur Wertung im einzelnen mit herangezogen worden, so sähe das Endergebnis grundlegend anders aus. Die Lehren der Veranstaltung sind zusammenzufassen in diese Forderung: Künftig keine Prüfung ohne Verbindung aller Faktoren des Kaufs, Betriebs- und der Leistungsfähigkeit des Fahrzeugs an sich. Und: Der Veranstalter muß die Fahrzeuge frei aus den Beständen wählen dürfen; es muß jeder Reiz eliminiert werden, leicht und sorglos andere Maschinen oder Aufbauten starten zu lassen als jene, die wirklich (um ein ewig mißbrauchtes Wort anzuwenden!) „serienmäßig" hergestellt und geliefert werden!

F. A. *1756*

Auf zum Schnauferlball!

Wissen Sie schon? — Der ASC. (Allgemeine Schnauferl-Club) veranstaltet am 19. Oktober d. J. im Marmorsaal und Nebensälen des Zoologischen Gartens zu Berlin seinen diesjährigen Ball. — Wer im vorigen Jahr den Schnauferlball bei Kroll besuchte, wird diesmal mit hochgespannten Erwartungen zum Zoo gehen und diese übertroffen sehen. Drei der besten Kapellen Berlins spielen zum Tanz. Curt Fuß tanzt mit seinen Girls. Ein leuchtender Stern der Varietékunst wird Beifallsstürme entfesseln und Ballettmeister Terpis von der Staatsoper wird mit einer Ballettgruppe schönheitshungrige Augen entzücken. Prächtige Lichteffekte werden alle Darbietungen wirkungsvoll unterstreichen.

Eine zwölfstündige Sternfahrt, die mit wertvollen Preisen bedacht ist, wird viele der rund 1000 im Reiche wohnenden Schnauferlbrüder mit ihren Damen nach Berlin bringen.

Alle Prominenten der Autoindustrie, des Handels und des Sports sind regelmäßige und ausdauernde Besucher aller Schnauferlfeste. Möchten Sie dieses Fest nicht auch besuchen? — Karten zu 5 M. in den durch Plakate kenntlichen Automobil- usw Handlungen.

Digitized by Google

Auto u. Autofahren im Herbst

Wenn der Sommer Abschied nimmt und die Natur zum langen Schlaf sich rüstet, dann treten auch für den Automobilisten und sein Fahrzeug gewisse Umstände auf, die besondere Verhaltungsmaßregeln erfordern. Es ist sicher kein Zufall, daß gerade die Herbstzeit eine besonders hohe Zahl von Unfällen und Opfern im Kraftverkehr aufzuweisen hat; die klimatischen und atmosphärischen Zustände tragen hieran eine nachweisbare Schuld. Es ist also gewiß von hohem Interesse, den Kraftfahrer einmal wieder oder erneut darauf aufmerksam zu machen, welche grundlegenden Forderungen in dieser Jahreszeit an ihn herantreten. Ueberblicken wir das Gesamtfeld dieser besonderen Aufgaben zunächst einmal, so wird es uns einleuchten, daß wir unseren Kraftwagen, der im Sommer zu weiten Reisen und häufigen Ueberlandausflügen benutzt worden ist, jetzt einer gründlichen Untersuchung unterziehen müssen, zu der uns in den sommerlichen Reisetagen oft nicht die erforderliche Zeit geblieben ist. Die Ueberholung des Kraftfahrzeugs sollte auf keinen Fall bis in die ersten kalten Wintertage hinein verschoben werden, denn Kälte, Schnee und Frost können schon für die äußere Reinigung, Neulackierung und Erneuerung gewisser Ersatzteile verderblich wirken, sei es durch Zersplitterung der Farben infolge Kälteeinwirkung, sei es durch Gefrieren des zum Waschen verwendeten Gemisches oder sei es nur durch künstliche Zusammenziehung gewisser Motorenteile durch Frosteinwirkung, so daß hinterher bei Erwärmung allerlei Ungenauigkeiten der neuen Ersatzteile sich herausstellen. Nicht der Winter erst, jetzt der Herbst ist die Jahreszeit für die Ueberholung des Kraftwagens!

Eine alte Erfahrung lehrt uns aber auch, daß die Herbsttage bei längeren Fahrten den Wagen doppelt so sehr angreifen als die sommerliche Periode. Schon durch die Nebel- oder Reifbildung bei herbstlichen Morgen- und Abendfahrten wird das äußere Ansehen des Kraftwagens erheblich mitgenommen. Durch die feinsten Poren dringt die neblige Feuchtigkeit ein, besonders dort, wo die Schmierung nicht einen hermetischen Schutz bildet. Es empfiehlt sich also, bei Ausfahrten bei Nebel- und Reifbildung, alle Teile des Kühlers mit einer Creme zu überschmieren, so daß ein natürlicher Wärmeschutz für den Lauf des Motors gegeben ist. Die gute Schmierung aller Motorenteile selbst ist im Herbst eine noch viel größere Notwendigkeit als in anderen Jahreszeiten, denn zerfressene oder durchgerostete Zylinder, Kupplungen, Kolbenstangen usw. wird der erfahrene Kraftfahrer ganz besonders häufig im Herbst bemerkt haben. So ist es denn notwendig, daß in sehr kurzen Abständen im Herbst alle Motorenteile frisch geschmiert werden, daß vor allen Dingen aber nach Fahrtbeendigung die fast immer eingedrungenen feinen Wasserspritzer — Nebelniederschläge usw. — sofort sorgsam entfernt werden, worauf man die betroffenen Stellen besonders sorgfältig einfettet. Auch den Pneumatiks ist im Herbst ein besonderer Reinigungsprozeß zuzuwenden: sie müssen sofort nach Eintreffen in der Garage von anhaftenden Schmutzklumpen usw. gesäubert werden, denn eine Erfahrung lehrt uns, daß säurehaltiger Versuche, die gleichmäßig in allen mitteleuropäischen Staaten ausfielen, sollten den besonderen Schutz der Bereifung im Herbst durch peinlichste Sauberhaltung ohne weiteres als Sparsamkeitsmethode erkenntlich machen.

Die Nebel- und Sprühregenbildung, die für die Herbstzeit so typisch ist, muß aber auch vor der Ausfahrt zu sorgfältigen Prüfungen aller Steuer- und Signaleinrichtungen führen. Neben der praktischen Ausprobierung der Bremswirkung auf dem ersten Fahrkilometer ist im Herbst die reibungslose Steuerbefolgung beim Kraftwagen notwendig, wenn größere Unfälle verhütet werden sollen. Stellen wir uns nur vor, daß schon der durch fallende Blätter gebildete Schlick auf Straßen und Wegen im Herbst eine besonders energische Handhabung des Steuers notwendig macht, so ist erst die Folge einer ungenauen Steuerreaktion unabsehbar, wenn Nebel und Regen die freie Sicht behindern und plötzliche Kollisionen vermieden werden sollen. Auch auf diesem Gebiete haben vielfache Versuche ergeben, daß die Schlüpfrigkeit des Bodens im Herbst meistens größer ist als im Winter; vor allen Dingen aber kommt sie für den Automobilisten viel unerwarteter. Setzt dieser nämlich an frostigen Wintertagen ohne weiteres Boden, wie wir ihn in Mitteleuropa an den meisten Stellen der Hochländer und Gebirge antreffen, gerade in feuchter Herbstatmosphäre seine zerstörende Wirkung besonders gut ausüben kann. Versuche mit neuen Pneus haben ergeben, daß die Haltbarkeit im Sommer und Herbst sich verhielt wie 1½ : 1. Diese die Vereisung des Bodens voraus, so ist der durch Schmutz, Schlamm und Schlick gebildete Schlüpfrigkeitsgrad im Herbst eine Zufälligkeitserscheinung, die noch dazu hier auftreten kann und an einer anderen Stelle durch bessere Bodenreinigung nicht besteht. Leider ist ja noch immer keine allgemeine und gesetzlich vorgeschriebene Reinigungsmethode der Chausseen und Hauptverkehrsstraßen erreicht worden, obwohl seit mehr als fünfzig Jahren in Europa jeder Hausbesitzer verpflichtet ist, vor seiner Tür den Bürgersteig sorgsam bis zu einer bestimmten Stunde zu säubern. Die Kraftfahrer können sich noch immer den Hals im Herbst auf der verschmutzten Fahrbahn brechen. Darum also langsamere Fahrt im Herbst, Achtung auf jeden einzelnen Teil der Fahrstrecke, besonders dort, wo Bäume und Sträucher angepflanzt sind, die im Herbst mit ihren absterbenden Teilen den Boden verunreinigen und uneben machen.

Der hohe Unterschied der Tages- und Nachttemperaturen während der Herbstzeit ist ein weiterer Feind des Automobilisten. Die Mitnahme von Decken ist nicht nur für die Insassen der Kraftwagen auch an warmen Tagen eine Notwendigkeit, auch für die Bedeckung des Kühlers muß bereits Vorsorge getan werden. Es ist stets angebracht, den Kühler zu bedecken, wenn man den Wagen des Abends irgendwie im Freien stehen lassen muß. Ganz abgesehen davon, daß man klug daran tut, bei ungepflasterten Straßen den Wagen auf Unterlagen von Holz — Bretter — zu stellen, muß man auch die Mo-

Digitized by Google

torenteile gegen die Einwirkung der ersten Nachtfröste schützen. Man bedenke nur einmal, daß es in den letzten Jahren fast immer schon in den Monaten September und Oktober zu solchen Nachtfrösten gekommen ist, trotzdem die Tageswärme manchmal noch 25 Grad Celsius und mehr erreichte! Gerade der Temperatursturz im Herbst kann zum argen Feind des Automobilisten werden, er tritt genau so hinterhältig in Erscheinung wie die Schlüpfrigkeit der verschmutzten Straßen. Ist der Winter oft ein harter, aber ehrlicher Feind des Kraftverkehrs, so ist der Herbst der hinterhältigere Geselle. Besonders für das Kühlwasser und für die Brennstoffzufuhren ist die Fernhaltung der Nachtfröste wichtig, weshalb bei den Brennstoffen stets eine genügende Zugabe von Oel im Herbst erfolgen sollte, um die Sprengung wichtiger Zylinder durch Kältewirkung zu verhindern. Auch das Hartfrieren der Bereifung muß vermieden werden, indem man zur Nacht den im Freien stehenden Kraftwagen entweder auf Bohlen und Bretter oder auf Strohlager stellt. Die Bedeckung des Chassis mit Decken ist selbstverständlich, ebenso wie ein wetter- und wasserfester Plan über offene Wagen gespannt werden muß. Am besten ist es natürlich, wenn man im Herbst den Wagen immer unter Dach und Fach bringt.

Die Sicherung der Autofahrt selbst muß im Herbst in erster Linie neben der oben bereits besprochenen Regulierung der Steuer- und Bremstätigkeit auch von den einwandfreien Leistungen der Scheinwerfer- und Richtungsanzeiger-Vorrichtungen abhängig gemacht werden. Die Scheinwerferarbeit ist allzu häufig bereits zum Gegenstand eifriger Diskussionen in der Oeffentlichkeit geworden, als daß wir nochmals darauf hinzuweisen brauchen, daß wildes Scheinwerfer-Beleuchten der Chausseen Unfälle nicht abwendet, sondern erst herbeiführt. Besonders in den dunstigen Herbstnächten darf der Scheinwerfer nur mit Blendvorrichtung geführt werden, mit einer Kappe, die den vollen Strahl entweder zerstreut oder aber in seitlicher Richtung ablenkt. Da wir meistens auf der rechten Straßenseite zu fahren haben, muß die Ablenkung der Vollstrahlung nach rechts und nach unten auf die Fahrbahn erfolgen. Es gibt zahlreiche gute Herbstfahrten, wo der Scheinwerfer auch am Tage bei dichtem Nebel und Streifenregen gebraucht werden kann. Die Sicherung gegen jede unbeabsichtigte Blendwirkung ist eine einfache Selbsterhaltungsaufgabe des klugen Automobilisten.

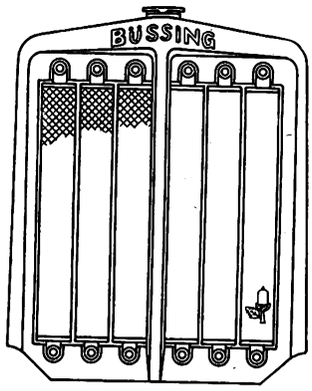
Wichtig ist in allen Fällen im Herbst auch das tadellose Funktionieren der Richtungsanzeiger, die zu beiden Seiten des Kraftwagens und möglichst auch am hinteren Teile der Karosserie geführt werden sollten. Die volle Leuchtkraft dieser Anzeiger muß sorgsam kontrolliert werden, denn ein Signal, das halbe Arbeit verrichtet, ist im Kraftverkehr weitaus störender als überhaupt kein Signal. Sehr wesentlich ist die Abgabe der Hupen- oder der anderen Tonsignale im Herbst, und keine andere Jahreszeit gibt uns so sehr die Ueberzeugung, daß wir im Automobilverkehr neben der optischen Signalisierung auch noch eine akustische anwenden müssen. Die akustische Signalgebung muß natürlich erst noch einheitlich für ganz Europa geregelt werden; wir sind hierbei leider immer noch auf gewisse Teillösungen angewiesen. Auch für die ungeschützten Bahnübergänge, dieses unendliche Kapitel der Tragik in der Automobilistik, sollte die Anbringung der akustischen Signalisierung in der Herbstzeit unbedingt gefordert werden. Wir sehen also, daß gewisse Hauptforderungen, die im Herbst sich eingehend im Kraftverkehr durchsetzen, nicht nur vom Kraftfahrer selbst, sondern auch von der Umwelt beachtet werden müssen. Es ist natürlich auf alle Fälle zu vermeiden, im Verkehr der Städte bei Nebel und Regen nun einen wilden Lärm auf den Hupen zu vollführen; gerade in solchen unsichtigen Wetterperioden darf nur dann von der Hupe Gebrauch gemacht werden, wenn wichtige Wendungen vollführt werden sollen, stark belebte Straßenecken im Nebel und Regen verschwommen erscheinen und in ähnlichen Fällen. Aber es bestehen durch Einführung von Doppel- und Dreiklang, von Geläut und Klingel nebeneinander noch so unendlich viele Sicherungsmöglichkeiten an den unsichtigen Herbsttagen, daß man sich wundern muß, wie wenig in dieser Hinsicht trotz der klar zutage tretenden Wichtigkeit dieser Angelegenheit bisher geschehen ist.

Ohne weiteres leuchtet es uns auch ein, daß das Verhalten des Automobilisten selbst in diesen Herbsttagen ein anderes, weniger sorgloses sein muß als im Frühjahr oder Sommer. Die Mitnahme warmer Kleidung ist eine Selbstverständlichkeit, besonders die Hände müssen geschützt sein gegen plötzliche Kälteeinwirkung, da sonst die Fingerstarre die richtige und energische Steuerführung unterbindet. Auch die Füße müssen warm gehalten werden, haben sie doch die wichtige Aufgabe, durch Gaswegnahme und Fußbremsziehung bei plötzlichen Zwischenfällen erste Vorbeugung gegen eine Vergrößerung der Gefahr zu treffen. Auch die Unterlassung animierter Gespräche bei unsichtigem und trübem Wetter ist eine Forderung von eindringlicher Wirkung; hinzu kommt, daß schon an und für sich dieses Wetter das Vernehmen fremder Signale, Zurufe usw. stark behindert. Unter diesen Umständen hat im Herbst der Kraftfahrer auch bei anscheinend ganz ungefährlichen und seit langem ihm bekannten Strecken stets peinlichste Aufmerksamkeit auf den Weg zu legen, wenn anders nicht ganz plötzlich ein Zwischenfall zu bösen Folgen führen soll. Baumsturz, Sturmverwüstung, Pfützenbildung, Steinschlag: das und vieles andere sind typische Erscheinungen auf den Straßen und Chausseen im Herbst, und alle diese Erscheinungen treten unvermittelt und gerade auf den bekanntesten Straßenteilen auf. Also immer und immer wieder: es gibt keine andere Jahreszeit, die vom Kraftfahrer soviel Aufmerksamkeit und logisches Verhalten fordert als gerade der Herbst!

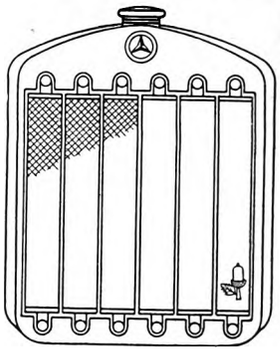
Digitized by Google

Kühlerformen

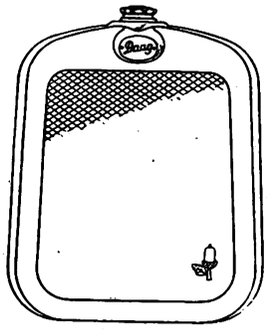
der deutschen Lastkraftwagen von 3 und mehr Tonnen Tragfähigkeit



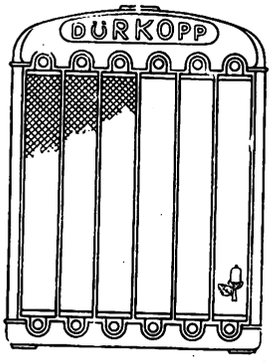
Büssing



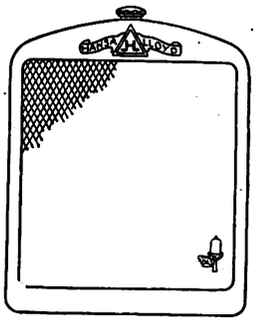
Daimler



Daag

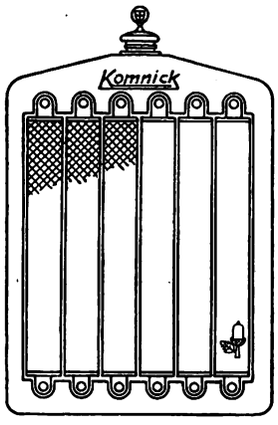


Dürkopp

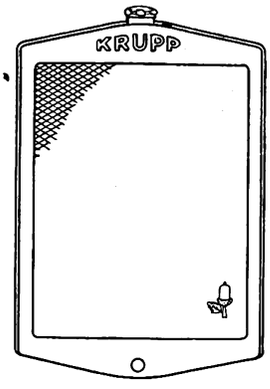


Hansa-Lloyd

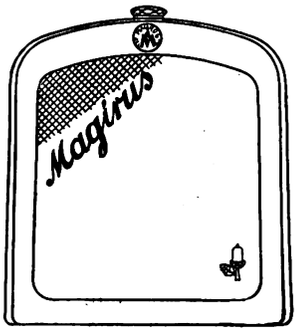
Henschel



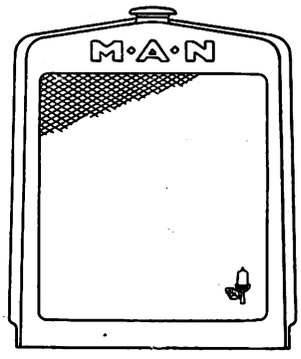
Komnick



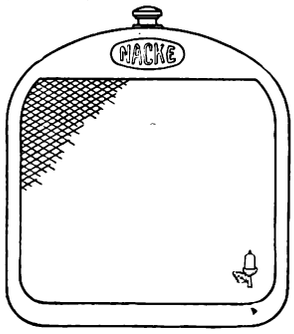
Krupp



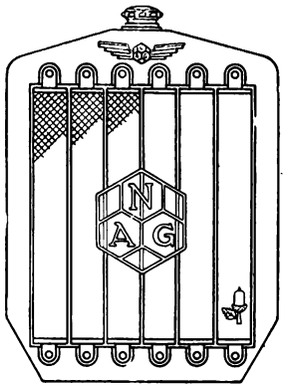
Magirus



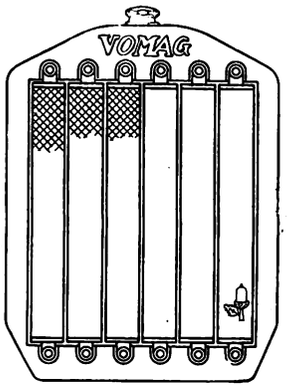
MAN



Nacke

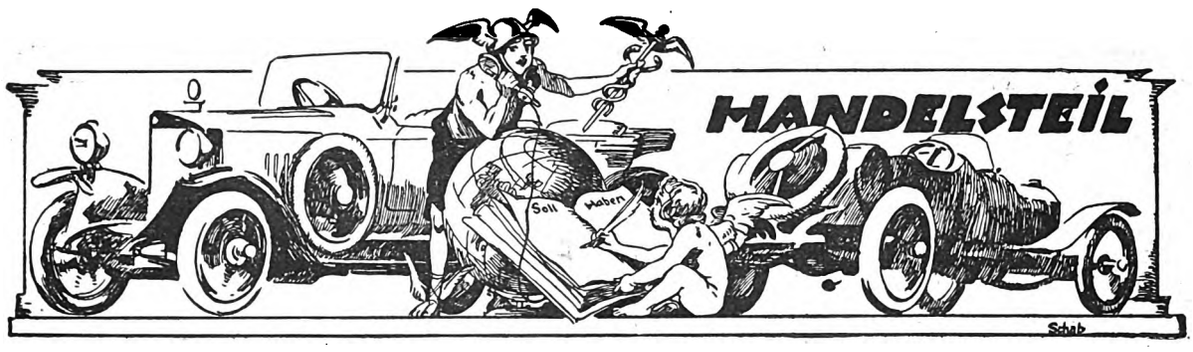


NAG



VOMAG

Digitized by Google



Neuartige Preisstatistik für verschiedene Wagentypen

Gelegentlich eines Vortrages, der in den mit erlesenem Geschmack eingerichteten behaglichen Räumen der Villa des Pressechefs der General Motors, Herrn Erlinghagen, in der Alemannen-Allee zu Berlin von Herrn Oberingenieur Hanfland gehalten wurde, wurden die im folgenden sehr interessanten statistischen Zahlen genannt:

A. Es beträgt der Preis für ein Kilo komplettes Gewicht des Fahrgestells der

Klasse I		Klasse II	
Chevrolet	3,70	Buick-Master	5,56
Brennabor 6/25	4,25	NAG-Protos-14/70	6,93
Whippet	4,89	Mercedes 8/38	7,35
Opel-8-PS	5,00	Stoewer-C-15	7,40
		Horch	7,68

Klasse III

La Salle	10 22
Cadillac	11,59
Maybach	14,29
Lincoln	15,03
Mercedes-S.	20,50

B. Es beträgt der Preis für ein Kilo komplettes Gewicht des fahrfertig karossierten Wagens der

Klasse I		Klasse II	
DKW-Cabriolet	3,58	Wanderer-15/50-Sed.	5,88
Chevi-Coach	3,88	Stoewer-G-15-Sed.	6,88
Hanomag-Cabriolet	4,50	Mercedes 8/38	6,92
Brennabor 6/25	4,52	Horch-Sedan	7,06
Wanderer-6/30-Sedan	5,57	Roehr-Sedan	7,72
Adler-Std.-6-Sed.	5,72		

Klasse III

La Salle, 5sitz.	7,87
Cadillac, 5sitz.	9,23
Mercedes-S.-Sport, 4sitz.	10,30

C. Es beträgt der Preis für einen cm³-Zylinderinhalt, bezogen auf den Fahrgestellpreis der

Klasse I		Klasse II	
Chevrolet	0,95	Buick Master	1,59
Whippet	1,64	Stoewer-G-15	2,26
Opel-8	1,87	Mercedes 10/50	2,54
Brennabor 10/45	2,03	Horch	2,55
Brennabor 6/25	2,23	NAG 14/70	2,63
		NAG-Protos-12/60	2,82
		Mercedes 8/38	2,98

Klasse III

La Salle	2,41	Maybach	3,58
Cadillac	2,92	Lincoln	4,49

D. Es beträgt der Preis für einen cm³-Zylinderinhalt, bezogen auf den Preis des fertig karossierten Wagens der

Klasse I		Klasse II (nur Sed.)	
Ford-Sedan	1,43	Buick-Master	2,05
Chevi-Sedan	1,53	Stoewer 15/80	2,96
Essex-Sedan	2,16	Wanderer 10/50	3,16
Opel-8-40-Sed.	2,34	Horch 16/80	3,35
Adler-Stand.-6-S.	2,68	Mercedes 8/38	3,49
Citroën-6/25-Sed.	3,03	Mercedes 10/50	3,40
Brennabor-6/25-S.	3,12	Stoewer 10/50	3,63
Dixi-Coach	3,36		
Mathis-5/22-Sed.	3,65		
Hanomag	3,74		
DKW-Cabriolet	4,20		
Wanderer-6/30-S.	4,25		

Klasse III (7sitz. Sedans)

La Salle	3,27	Mercedes 24/100/140	4,02
Minerva 23/100	3,81	Lincoln	4,74
Cadillac	3,92	Chrysler 50	4,78

Semesterbilanz der Autoindustrie in USA.

Die 12 bedeutendsten amerikanischen Automobilkonzerne (außer Ford), die sich mit der Herstellung von Personenwagen befassen, haben im ersten Semester einen Reingewinn von 229 547 440 Dollar gegen 222 940 274 Dollar in der gleichen Zeit des Vorjahres erzielt, die sich auf die einzelnen Unternehmungen wie folgt verteilen (alles in Dollar), siehe nachstehende Tabelle.

Digitized by Google

Gesellschaft	1. Semester 1929	1. Semester 1928
General Motors Corporation .	151 830 310	161 267 974
Chrysler Corporation	18 095 239	11 690 479**)
Packard Motor Car Co. . . .	15 178 826*)	12 270 036
Nash Motor Co.	10 742 199*)	5 372 851
Hudson Motor Car Co. . . .	10 621 512	9 216 321
Studebaker Corporation . . .	9 457 743	8 583 296
Willys-Overland Co.	4 155 478	5 641 517
Hupp Motor Car Co.	2 831 383	4 283 221
Auburn Auto Co.	1 839 506*)	360 153
Pierce-Arrow Motor Co. . .	1 737 175	642 220***)
Reo Motor Car Co.	1 686 358	3 018 144
Graham-Paige Motor Car Co.	1 341 710	1 878 502
zusammen	229 547 440	222 940 274

Gegenüber dem ersten Semester 1928 ist der Nettoüberschuß der 12 Konzerne im Durchschnitt um 2,96 Prozent gestiegen, in Wirklichkeit hat sich jedoch das Erträgnis gegenüber dem Vorjahr kaum verändert, da in dem von der Chrysler Corporation ausgewiesenen Ueberschuß der Reinertrag der inzwischen von der Gesellschaft übernommenen Dodge Brothers mivt enthalten ist. Ein Gewinnrückgang ist bei der General Motors Corporation, der Willys-Overland Co., der Hupp Motor Car Co., der Reo Motor Car Co. und der Graham Paige Motor Car Co., während die übrigen Gesellschaften einen etwas höheren Ueberschuß als im Vorjahr aufweisen. Am günstigsten hat die Pierce-Arrow Motor Co. abgeschnitten, die im vergangenen Jahr ausgesprochen unrentabel gearbeitet hatte, in der ersten Hälfte dieses Jahres aber einen ansehnlichen Gewinn herauswirtschaften konnte.

*) Halbes Geschäftsjahr per 31. Mai.
**) Außer Dodge Brothers.
***) Verlust.

Im Gegensatz zu dem unverkennbaren Konjunkturrückschlag im Personenwagenbau haben die Lastkraftwagenfabriken sehr rentabel gearbeitet. Die acht bedeutendsten amerikanischen Lastkraftwagenkonzerne haben im ersten Semester einen Reingewinn von 10 094 723 Dollars gegen 4 823 098 Dollars in der gleichen Zeit des Vorjahres erzielt und damit ihren Durchschnittsgewinn um 109,3 Prozent gesteigert. (Berl. Tgblt.) *1741*

Kleine Mitteilungen.

Aus der tschechoslowakischen Automobilindustrie

Zu den wenigen tschechoslowakischen Industriezweigen, die gut beschäftigt sind, gehören die Automobilproduzenten. Die Skoda-Werke, die seit 1925 sich intensiver mit der Automobilproduktion befassen, haben ihre Erzeugung von 1500 Wagen in 1925 auf nicht ganz 5000 in 1928 erhöhen können. Nach Fertigstellung der Automobilfabrik in Jungbunzlau ist mit einer weiteren Steigerung zu rechnen, und man hofft, in den nächsten zwei Jahren die Erzeugung auf 20 000 Stück vermehren zu können. Die Praga-Werke, die im Jahre 1922 ganze 400 Automobile produzierten, setzten im Jahre 1928 5800 Wagen ab. Im ersten Halbjahr 1929 wurden bereits über 3000 Wagen verkauft, und im kommenden Jahre soll die Produktion auf 10 000 Wagen ausgebaut werden. Auch die kleineren Automobilfabriken konnten ihre Produktion erhöhen. Mit dem Anschwellen der heimischen Produktion war natürlich eine Verminderung der Einfuhr verbunden, die um 75 Prozent zurückging, hauptsächlich auf Kosten französischer und italienischer Provenienz. *1713*

Steigerung des ungarischen Automobilverkehrs

Der ungarische Automobilverkehr zeigt eine von Jahr zu Jahr steigende Entwicklung: Während es im Jahre 1924 in Ungarn nur rund 6000 Motorfahrzeuge gab, betrug deren Anzahl Ende 1928 bereits rund 25 000; der Autolastverkehr stieg im letzten Jahr um etwa 137 Prozent und erreichte 1 Million dz. *1714*

Deutschland hat das viertdichteste Tankstellennetz

Die Anzahl der Zapfstellen im Verhältnis zu der Zahl der Kraftfahrzeuge ist in Dänemark am dichtesten. Sie stellt sich in den wichtigsten europäischen Ländern wie folgt:

Land	Zapfstellen	Kraftfahrzeuge	1 Zapfstelle auf je Kraftw.
England	70 000	1 866 213	27,6
Frankreich . . .	50 000	1 107 000	22,1
Holland	4 342	102 965	23,7
Schweiz	3 750	86 000	22,9
Dänemark	5 700	106 000	18,4
Deutschland . . .	40 000	933 312	23,3

80—90 Prozent dieser Tankstellen in Deutschland unterstehen der Kontrolle der Benzinkonvention. *1752*

Englebert im Verein Deutscher Gummireifenfabriken

Die belgischen Gummiwerke Englebert sind jetzt dem Verein Deutscher Gummireifenfabriken beigetreten, d. h. sie sind Kontrahenten des Kraftwagenreifenvertrages von 1929 geworden. Das bedeutet, daß sie nicht die Absicht haben, die Preise am deutschen Markt zu unterbieten. Es steht jetzt endgültig fest, daß die belgische Gesellschaft in der Nähe von Aachen eine Fabrikationsstätte für Gummireifen errichten wird. *1761*

Französische Gummireifenfabrikation in Deutschland?

In gleicher Weise wie die belgische Gummireifenfabrik Englebert beabsichtigt auch die französische Gummireifenfabrik Michelin, die bereits eigene Fabrikationsstätten in den Vereinigten Staaten, England und Italien besitzt, auch in Deutschland eine Gummireifenfabrik zu errichten. Die Hauptniederlassung von Michelin in Deutschland befindet sich unter der Firmierung Michelin Deutsche Pneumatik AG. in Worms. Die Gesellschaft will etwa 100 000 qm Gelände erwerben und 3000 Arbeiter beschäftigen. Angebote sind von verschiedenen Städten, u. a. auch von der Stadt Worms, eingegangen. Die Gummireifenfabrik Michelin ist vor einigen Monaten dem Reifenvertrag 1929 beigetreten. *1753*

Neue Montagestätte Fords in Italien

Nachdem Ford bereits vor einiger Zeit Verhandlungen über die Erweiterung seiner Montagewerkstätten in Triest geführt hatte, die zu keinem Ergebnis führten, hat er jetzt mit der italienischen Regierung ein Abkommen getroffen, durch das ihm Vergünstigungen für die Errichtung einer Montagewerkstätte in Livorno, also südlich des Golfes von Genua, eingeräumt werden. *1757*

Auf jeden 50. Deutschen fällt ein Kraftfahrzeug

Am 1. Juli d. J. betrug der Bestand an Kraftfahrzeugen im Deutschen Reich 1,18 Millionen Einheiten, darunter 432 500 Personenwagen, 141 600 Lastkraftwagen und 606 400 Motorräder. Gegenüber dem Vorjahre hat der deutsche Kraftwagenbestand um 269 000 Fahrzeuge, also um fast 30 Prozent zugenommen. Besonders stark ist die Zahl der Motorräder und zwar 168 000 Stück. Hierbei profitierten insbesondere die Kleinkraftfahrräder, da die mittleren und schweren Maschinen infolge Abwanderung der kaufkräftigeren Schichten zum Kleinauto nur eine Zunahme von 16 Prozent zeigten. Prozentual

Digitized by Google

gerechnet entfällt heute auf jeden 50. Deutschen ein Kraftfahrzeug, während 1914 jeder 700. und 1926 noch jeder 109. Deutsche ein Kraftfahrzeug besaß. *1760*

Die Automobilindustrie in Frankreich

Frankreich hat 1928 200 000 Automobile produziert, d. h. 34 Prozent der Gesamterzeugung in Europa. Die Produktion für 1929 wird auf 250 000 bis 280 000 Stück veranschlagt. Die Anzahl der im französischen Automobilbau beschäftigten Arbeiter beträgt 200 000. *1758*

Errichtung einer Autoindustrie in Japan

Da in den letzten Jahren die Einfuhr von Automobilen und Autobestandteilen insbesondere aus den Vereinigten Staaten gewaltige Ausmaße angenommen hat, plant das japanische Handelsministerium, mit staatlicher Unterstützung eine eigene Autoindustrie zu errichten. Die bisher für die Einfuhr aufgewandten 30 bis 40 Mill. Yen sollen dafür Verwendung finden. *1762*

Befriedigender Motorradaußenhandel

Die Außenhandelsbilanz für den August weist mit einer Einfuhr von 516 (i. V. 995) und einer Ausfuhr von 759 (i. V. 303) Motorrädern einen Ausfuhrüberschuß auf. Auch das Gesamtergebnis der ersten acht Monate des laufenden Jahres mit einem Einfuhrüberschuß von nur noch 807 Motorrädern gegenüber 3831 in der gleichen Zeit des Vorjahres deutet auf eine allmähliche Aktivierung dieses Teiles der Außenhandelsbilanz hin, zumal die ständig wachsende deutsche Produktion einen erheblichen Teil des Inlandmarktes zurückgewinnen konnte. Die Stärke der deutschen Produktion beruht auf dem Kleinkraftrad (200 ccm). England exportiert in der Hauptsache Räder mittlerer Stärke (350 ccm) und Amerika ausgesprochen schwere Maschinen, ein Typ, dessen Stellung auf dem europäischen Markt durch die starke Konkurrenz des Kleinautos zurückgedrängt zu werden droht. *1745*

Aktive Bilanz des USA.-Ueberland-Omnibusverkehrs

Nach einer soeben veröffentlichten amerikanischen Statistik legte 1928 jeder der 46 568 Omnibusse, die im Ueberlandverkehr der Vereinigten Staaten laufen, eine Strecke von durchschnittlich 55 500 km zurück und beförderte 35 009 Personen. Einer Jahreseinnahme von durchschnittlich 33 940 RM. je Omnibus, davon 94 Prozent aus Fahrgeldern, standen Betriebskosten in Höhe von 31 114 RM. gegenüber; hiervon entfielen 38 Prozent auf Gehälter und Löhne. Dazu kommt eine steuerliche Belastung des Gesamtbetriebes, die für den einzelnen Kraftwagen durchschnittlich 2259 RM. beträgt. Es bleibt also ein Reingewinn von 567 RM. je Omnibus, und insgesamt für den Omnibusfernverkehr — dem jedoch nur die Hälfte aller in den Vereinigten Staaten verkehrenden Omnibusse dient — ein Ueberschuß von 26,4 Mill. RM. *1746*

Das Aufkommen aus der Kraftfahrzeugsteuer

ist im August auf 16,99 Mill. RM. zurückgegangen. Für die ersten fünf Monate des laufenden Finanzjahres war der Gesamtertrag 98,65 Mill. RM. und dürfte gegenwärtig bereits 115 Mill. RM. erreicht haben. Danach ist für das ganze Finanzjahr ein Aufkommen von etwa 210 Mill. RM. zu erwarten, womit der Voranschlag des Finanzministeriums um rund 5 Mill. RM. überschritten würde. *1747*

General Motors in China

Mit Sitz in Shanghai wurde kürzlich eine Zweigniederlassung der General Motors Corporation gegründet. Durch diese Neugründung, die den Namen „General Motors China, Inc." führt, hat die General Motors ihre überseeische Organisation um einen wichtigen Stützpunkt vermehrt. *1759*

ZF
ZAHNRADFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT FRIEDRICHSHAFEN A.B.
Z.F. Einheitsgetriebe
FABRIKATIONSNIEDERLASSUNG: BERLIN N 65 · GERICHTSTR. 23

Digitized by Google

Firmenberichte

„Hansa" Automobilwerke AG., Varel i. O. Die Generalversammlung beschloß, den Verlust des Geschäftsjahres 1928 in Höhe von 378 776 M. (i. V. 18 066) auf neue Rechnung vorzutragen. Ueber die Geschäftslage wurde mitgeteilt, daß im Laufe des Jahres eine weitere Absatzstockung eingetreten sei und daß man infolge neuerer Verluste zu abermaligen Betriebseinschränkungen habe schreiten müssen. Man habe in diesen Tagen mit den Hansa-Lloyd-Werken ein Abkommen dahingehend getroffen, daß diese den Verkauf der „Hansa"-Wagen übernehmen. Man hoffe, durch diese Maßnahme den Absatz erhöhen zu können.

Mineralölraffinerie vorm. August Korff AG., Bremen. In der außerordentlichen Generalversammlung der Gesellschaft, deren Aktienmehrheit sich im Besitz der Standard Oil Co. befindet, wurden die Sanierungsanträge der Verwaltung betreffend Herabsetzung und Wiedererhöhung des Aktienkapitals der Gesellschaft gegen 117 Stimmen angenommen. Die Opposition gab Protest zu Protokoll. Für die zum Verkauf gestellten Grundstücke der Gesellschaft mit den darauf befindlichen Gebäuden liegt ein Kaufangebot der Deutsch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft vor, nachdem der Verkaufsgesellschaft für diese Grundstücke und Gebäude 940 000 M. in bar gezahlt werden sollen. Der Verkauf soll mit der Maßnahme erfolgen, daß der von der Kaufgesellschaft benötigte Teil der Grundstücke und Gebäude zu angemessenen Bedingungen pachtweise langfristig der Kaufgesellschaft verbleibt. Von der Verwaltung wurde erklärt, daß man das Kaufangebot für die Gesellschaft für günstig halte und es annehmen wolle. Nach den Beschlüssen der letzten Versammlung wird das Aktienkapital von 1 500 000 auf 300 000 M. herabgesetzt und dann auf 1 200 000 M. erhöht. Die neuen Aktien sollen zum Kurse von 102 Prozent den alten Aktionären zum Bezug angeboten werden.

Zahlungseinstellung der Alexis Kellner AG. Die Gesellschaft hat ihre Zahlungen eingestellt und hat an ihre Gläubiger ein Rundschreiben gerichtet, in dem sie ihnen von den Zahlungsschwierigkeiten Mitteilung macht und ihnen berichtet, daß sie einen Sachverständigen beauftragt habe, einen Status aufzustellen. Wie wir hierzu erfahren, ist wahrscheinlich das gesamte Aktienkapital von 250 000 M. als verloren anzusehen. Die Gesellschaft, die in ihrer Herstellung von Luxus-Holzkarosserien technisch durchaus auf der Höhe ist, litt seit langem unter der Konkurrenz der Metall-Serien-Karosserie-Fabrikation. Im Augenblick ist ein genauer Ueberblick über den Status noch nicht möglich, da die Arbeiten noch nicht beendet sind.

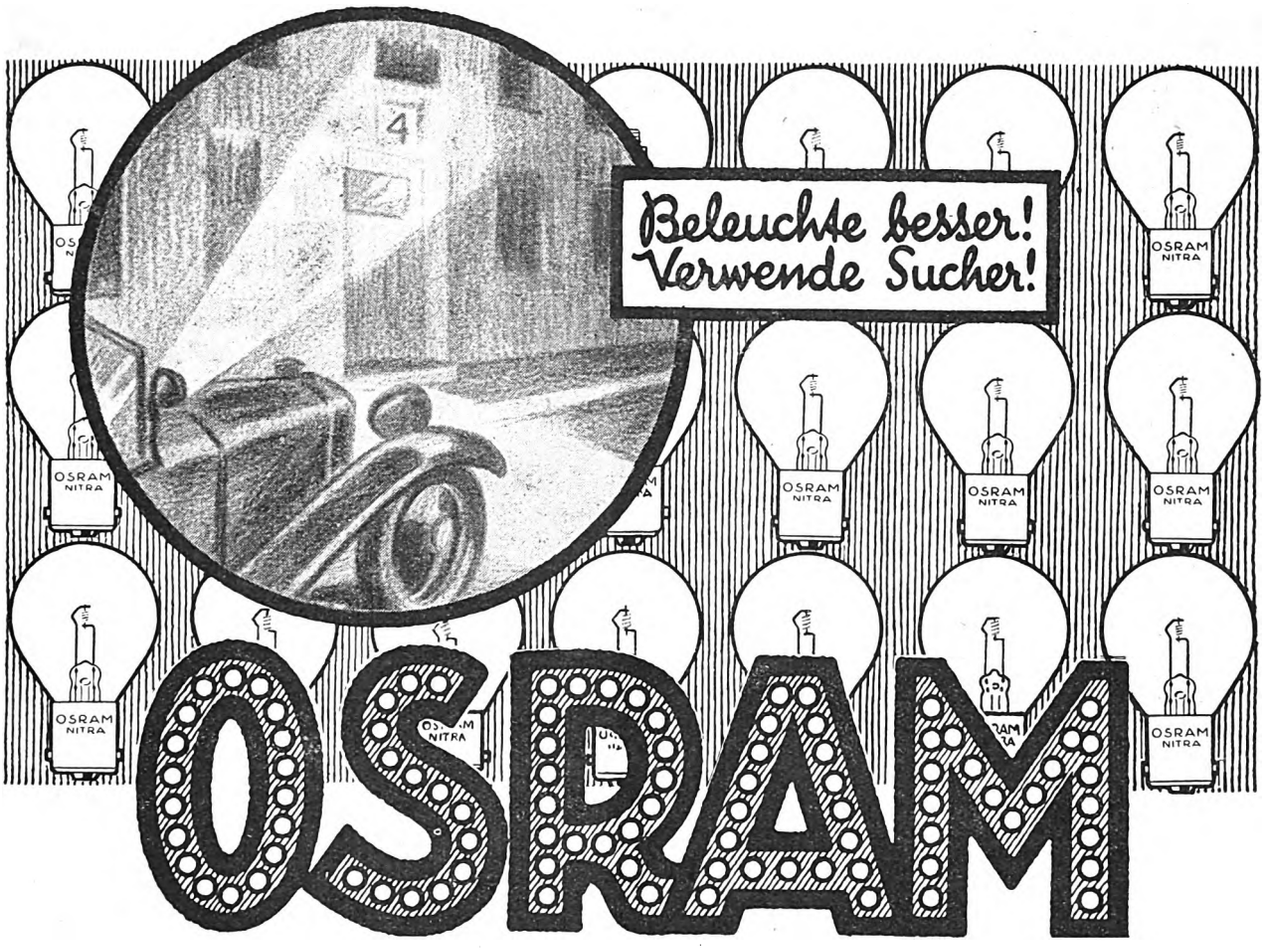
Hansa-Lloyd-Werke AG. in Bremen. In der außerordentlichen Generalversammlung, die durch den stellvertretenden Vorsitzenden Bankier I. F. Schröder (Bremen) geleitet wurde, waren zehn Aktionäre mit 4 210 620 M. vertreten, davon rund 2 700 000 durch die Goliath-Werke Borgward & Co. G. m. b. H. in Bremen, 356 000 durch Danat-Bank, 797 000 durch Direktor Bultmann von der Deutschen Bank, 199 000 durch Bleichröder (Berlin) und 69 000 durch die Sparkasse Bremen. Ein Aktienbesitz der Schroeder-Bank war nicht angemeldet. Es ist also im wesentlichen das Aktienpaket des Schroeder-Bankkonzerns, das in die Hände der Goliath-Werke übergegangen ist. Der Vorsitzende teilte der Versammlung mit: Es ist Ihnen bekannt, daß die Goliath-Werke sich aktienmäßig an den Hansa-Lloyd-Werken beteiligt haben, was zur Folge hatte, daß die Leiter der Goliath-Werke Karl F. W. Borgward und Wilhelm Tecklenborg in den Vorstand der Hansa-Lloyd-Werke eingetreten sind. Nach freundschaftlichem Uebereinkommen haben die bisherigen Leiter der Hansa-Lloyd-Werke, Geheimrat Dr. Allmers und Senator Meyer, ihr Vorstandsamt zur Verfügung gestellt und scheiden mit dem heutigen Tage aus dem Vorstand der Hansa-Lloyd-Werke aus. Um die Beziehungen zu ihnen weiter aufrechtzuerhalten, wählte die Versammlung auf Vorschlag der Verwaltung Geheimrat Allmers und Senator Meyer einstimmig in den Aufsichtsrat der Hansa-Lloyd-Werke mit der durch das Handels-Gesetzbuch bedingten Maßgabe, daß diese Wahl nach erfolgter Entlastung in der ordentlichen Generalversammlung Anfang nächsten Jahres in Kraft tritt. Anfragen aus der Versammlung wurden nicht gestellt.

Minimax-AG., Berlin. Minimax erzielte im Geschäftsjahre 1928/29 einen Rohgewinn von 2,88 Mill. M. (2,79). Nach Abzug der Generalunkosten mit 2,18 Mill. M. (2,00) und nach 0,30 Mill. M. (0,43) Abschreibungen und Rücklagen verbleibt einschließlich 43 402 M. Gewinnvortrag aus dem Vorjahre ein Reingewinn von 0,45 Mill. M. (0,39), woraus wieder 10 Prozent Dividende verteilt und 26 201 M. auf neue Rechnung vorgetragen werden sollen. Die erste Hälfte des Geschäftsjahres verlief recht befriedigend. Bei angemessenen Preisen wurde ein guter Umsatz in Minimax-Handfeuerlöschern und Schaumlöschgeräten erzielt. In der zweiten Hälfte des Geschäftsjahres ließen die erzielten Preise infolge der zunehmenden wirtschaftlichen Depression zu wünschen übrig. Die Umsätze konnten jedoch weiterhin gesteigert werden, so daß sich auch das Gesamtergebnis des Geschäftsjahres befriedigend gestaltete. Die dem Werk in Neuruppin angegliederten Versuchs- und Vorführungsanlagen für das Groß-Schaumlösch-Verfahren wurden weiterhin in erheblichem Umfange ausgebaut und sind jetzt vollendet.

Stoewer-Werke AG., Stettin. Der Abschluß verzeichnet einen Rückgang des Fabrikationsgewinnes auf 264 385 M. gegenüber 585 081 M. im Vorjahre. Nach Abschreibungen von 103 722 M. (i. V. 353 481) verbleibt ein Ueberschuß von 321 834 M. einschließlich 161 170 M. Vortrag aus 1927. Er dient zur Verteilung von 6 Prozent (0) Dividende und Stellung eines Gewinnvortrags von 230 034 M. Der Geschäftsgang im Berichtsjahre wird als zufriedenstellend bezeichnet, da die beiden neuen 8-Zylinder-Modelle vollen Erfolg zeigten. Die Fabrikation der 6- und 4-Zylinder-Typen wurde inzwischen aufgegeben. Auch der Maschinenpark wurde umgestellt. Der Umsatz ist um 25 Prozent gegenüber dem Vorjahre gestiegen. Seit einiger Zeit sollen Verhandlungen zwischen der Stadt Stettin und den Stoewer-Werken schweben, die zum Ziele haben, den Stoewer-Werken eine Grundlage zu schaffen, auf der sie weiterarbeiten können. Ein Kreis von Banken, mit denen die Werke bisher arbeiteten, hat starkes Interesse an einer anderen großen Automobilfabrik. Die Banken wollen sich von Auto-Stoewer zurückziehen und beabsichtigen eine Sanierung etwa im Sinne Deschimag-Vulkan. Dadurch würden die Stoewer-Werke in eine gefährliche Lage kommen, weshalb die Direktion die Verhandlungen mit der Stadt aufgenommen hat.

Zschopauer Motorenwerke J. S. Rasmussen AG. Die Kapitalerhöhung ist nunmehr endgültig beschlossen worden, und zwar wird das bisher 1 Mill. M. betragende Aktienkapital auf 10 Mill. M. erhöht. Die Uebernahme der neuen Aktien erfolgt zum Teil durch den bisherigen alleinigen Aktionär J. S. Rasmussen und zum Teil durch ein Konsortium. Durch diese Erhöhung soll das Aktienkapital der Gesell-

Digitized by Google

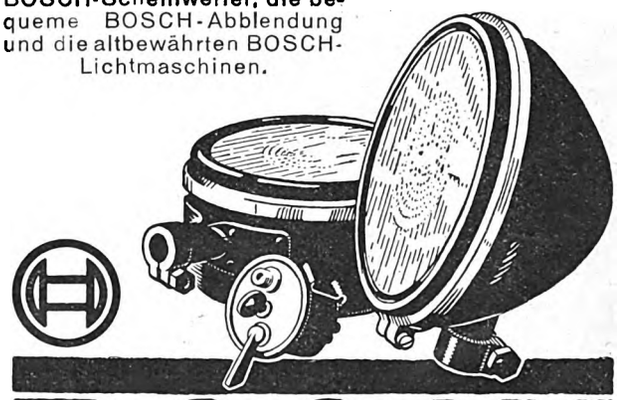


Lastkraftwagen
sind anerkannt wirtschaftliche
QUALITÄTSFAHRZEUGE
VORZÜGE: Einfache und immer betriebssichere Motorbremse / Unerreichte Wendigkeit / Großartige Zugkraft / Niedriger Brennstoff- und Ölverbrauch.

HENSCHEL & SOHN A.G. KASSEL
Vertreter an allen größeren Plätzen.

Taghell beleuchtet

muß die Landstraße auf mehrere hundert Meter sein, wenn Sie die Geschwindigkeit Ihres Wagens, Ihres Motorrads bei Nachtfahrten voll ausnützen wollen. Die Überlegenheit der deutschen Lichtanlagen über die ausländischen Erzeugnisse ist allgemein bekannt. Verwenden Sie deshalb um Ihrer Sicherheit willen in Ihren Kraftfahrzeugen nur die guten BOSCH-Scheinwerfer, die bequeme BOSCH-Abblendung und die altbewährten BOSCH-Lichtmaschinen.



BOSCH

8022 b

ROBERT BOSCH AG., STUTTGART

Digitized by Google

schaft in ein angemessenes Verhältnis zu der in den letzten Jahren erheblich vergrößerten Produktionskapazität des Unternehmens und den erzielten Umsätzen gebracht werden. Weiterhin hat die Gesellschaft zur Konsolidierung ihrer Verbindlichkeiten ein langfristiges Darlehen in Höhe von 5 Mill. Mark aufgenommen. Im Geschäftsjahr 1928 ist ein stark gestiegener Reingewinn von 2,6 Mill. M. (0,5 Mill. M.) erzielt worden, aus dem 10 Prozent Dividende (i. V. Gewinnvortrag) verteilt werden. Abschreibungen sind auf 1,66 Mill. M. (1,26) erhöht und daneben noch weitere Rückstellungen vorgenommen worden. In der Bilanz haben sich Grundstücke, Gebäude und Fabrikeinrichtungen usw. auf 4,5 Mill. M. (1,87), Kasse, Außenstände, Wechsel auf 7,6 Mill. M. (4,5) und Rohmaterial, Halb- und Fertigfabrikate auf 13 Mill. M. (3,98) beträchtlich erhöht. Das Reservekonto beträgt nach den vorjährigen Zuweisungen 1,1 Mill. M. (0,3), Bankschulden sind auf 4,4 Mill. M. (2,1), laufende Verbindlichkeiten auf 10,4 Mill. M. (5,29) und erhaltene Anzahlungen auf 4 Mill. M. (0,65) angestiegen. Langfristige Restkaufgelder betragen 0,6 Mill. M. (0,36). Der Umsatz im Geschäftsjahr 1928 betrug, wie wir schon meldeten, etwa 42 Mill. M. Nach den bisherigen Ergebnissen wird für 1929 mit einer Umsatzsteigerung um etwa 20 Prozent gerechnet.

Citroën Automobil-AG. in Köln. Die Rationalisierungsmaßnahmen sind nunmehr durchgeführt. Die derzeitige Belegschaft beträgt 450 Arbeiter und zirka 180 Angestellte. Der Geschäftsgang in der ersten Hälfte 1929 war entsprechend der allgemeinen Lage der Automobilindustrie wenig befriedigend; erst in der letzten Zeit machte sich eine Belebung bemerkbar. Die Zukunftsaussichten seien allerdings besser. Für 1928 wird ein Rohgewinn von 3,69 Mill. M. ausgewiesen. Demgegenüber erforderten allgemeine Unkosten 3,81 Mill. M., so daß sich nach Berücksichtigung des Verlustvortrages aus 1927 ein neu vorzutragender Gesamtverlust von 165 593 M., bei einem Bilanzstichtag (31. 12. 28) nur zur Hälfte eingezahlten A.-K. von 4 Mill. M. ergibt. Die Bilanz erscheint stark angespannt. Warenvorräte von 3,97 Mill. M. und Anlagen von 2,20 Mill. M., sowie Schuldner und Wechselforderungen von insgesamt 3,99 Mill. M. stehen Gläubiger von 7,90 Mill. M. gegenüber.

Fichtel & Sachs AG., Schweinfurt. Die Veranlassung zu der bekannten Transaktion ist, wie der Gründer und Inhaber der Firma, Herr Geheimrat Dr. Ernst Sachs, mitteilt, in der Hauptsache darin zu suchen, daß sich die früheren Hauptexportländer für Kugellager, wie Amerika, England, Frankreich und Italien, nach dem Kriege mit hohen Schutzzöllen umgaben. Dieselben bewegen sich in einer Höhe von 35—58 Prozent und machen dadurch nahezu jeden Export nach diesen Absatzgebieten unmöglich. Andererseits sind aber die Einfuhrzölle nach Deutschland so niedrig — sie betragen ungefähr 6—8 Prozent —, daß die Einfuhr aus Ländern, die durch niedrigere Materialpreise und Löhne billiger fabrizieren können, bei einem scharfen Konkurrenzkampf, der nicht ausgeblieben wäre, den einheimischen Werken große Schwierigkeiten hätte machen können. Dabei ist infolge der Bestimmungen des Versailler Friedensvertrages in absehbarer Zeit an eine Erhöhung der niedrigen deutschen Zollsätze leider nicht zu denken. Durch den nun geschaffenen Zusammenschluß mit dem internationalen S. K. F.-Konzern ist den vereinigten Werken eine hervorragende Weiterentwicklung unbedingt gesichert, und so glaubt Geheimrat Dr. Sachs in weitsichtiger Weise dem Interesse der deutschen Wirtschaft gedient und den Angestellten und Arbeitern eine gesicherte Beschäftigungsmöglichkeit geschaffen zu haben.

Die Firma hat in Auswirkung dieser Transaktion in einer am 5. d. M. stattgefundenen Generalversammlung beschlossen, die Bezeichnung „Schweinfurter Präzisions-Kugel-Lager-Werke" zu streichen, so daß der Name der Firma nunmehr „Fichtel & Sachs Aktiengesellschaft" lautet. Das Aktienkapital beträgt nach wie vor 12 000 000 M. und befindet sich zum weitaus überwiegenden Teil im Besitze des Gründers Geheimrat Dr. Ernst Sachs. Die Firma fabriziert neben der Torpedofreilaufnabe gewöhnliche Fahrradnaben, Motorradnaben und Motorradgetriebe.

Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer AG. in Frankfurt a. M. Die Gesellschaft hat 100 000 M. Anteile der Selbstfahrer G. m. b. H. in Hamburg, die ihr Kapital kürzlich um 210 000 M. auf 620 000 M. erhöhte, erworben. Die Adlerwerke haben 25 000 M. bar eingebracht und für den Rest die Lieferung von Automobilen übernommen.

Viktoria-Werke AG., Nürnberg. Die Aktien des Unternehmens fielen in der letzten Zeit durch die große Widerstandsfähigkeit des Kurses auf. Wie das „Berl. Tagebl." erfährt, scheint die stabile Kursgestaltung mit dem relativ befriedigenden Geschäftsgang bei dem Unternehmen in Verbindung zu stehen. Das Motorradgeschäft hat sich verhältnismäßig günstig entwickelt, das Fahrradgeschäft war naturgemäß wenig erfreulich, immerhin aber besser als bei den meisten anderen Firmen der Branche. Was die Dividendenaussichten anbelangt, so sei ein genauer Ueberblick noch nicht möglich, da das Geschäftsjahr erst am 30. September abgelaufen ist. Immerhin rechnet man in unterrichteten Kreisen, daß auch für 1928/29 eine Dividende bezahlt werden wird, ohne daß man sich bereits ein Urteil über die Höhe derselben (in den beiden letzten Jahren 6 Prozent) bilden kann.

Mitteilungen aus der Industrie

Opel und General Motors

Das Bündnis, welches die Opelwerke in Rüsselsheim im Frühjahr mit der General Motors, dem mächtigsten und kapitalkräftigsten Automobilkonzern der Welt, geschlossen haben, beschäftigt vom Tage seiner Bekanntgabe bis heute unausgesetzt die öffentliche Meinung in Deutschland. Das große Interesse, das man allenthalben dieser großen Fusion entgegenbringt, ist natürlich und verständlich. Einmal, weil das auf alter Familientradition begründete und mit vorbildlichem Familiensinn zu erstaunlichen Erfolgen emporgeführte Unternehmen sich zu Deutschlands größter Produktionswerkstätte entwickelt hatte und damit allgemein als größter Aktivposten beim Wiederaufstieg unserer Automobilindustrie angesehen wurde; und dann auch deshalb, weil die einzelnen Glieder der Familie Opel in unserem industriellen und sportlichen, wie im öffentlichen Leben überhaupt, immer im Vordergrunde des Interesses gestanden haben.

Die Fusion Opel-General Motors mußte daher, was an sich verständlich und begreiflich ist, reichen Stoff für Kombinationen und Vermutungen liefern, und viele Augen, die am Schicksal unserer Automobilindustrie interessiert waren, blieben unausgesetzt nach Rüsselsheim gerichtet, um dort die weitere Entwicklung der Dinge mit Aufmerksamkeit zu verfolgen. Es ist selbstverständlich, daß wir, die wir über das Bündnis an unsere Leser sehr eingehend berichtet haben, zu diesen Beobachtern gehörten, und wir erfüllen die übernommene Pflicht, über den Gang der Dinge zu berichten. Wir beschränken uns rein auf sachliche Feststellungen und Betrachtungen, so

Digitized by Google

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

AUTOMOBIL-WELT · FLUGWELT · MOTORRADWELT
33
DEUTSCHE VERLAGSWERKE

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

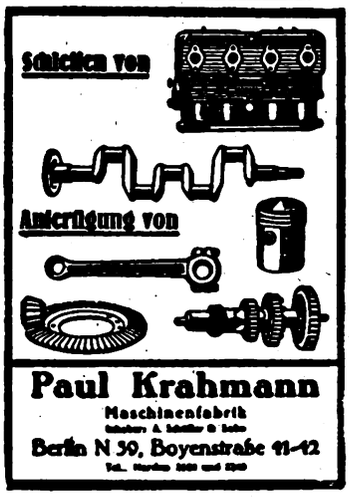
Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Zu verkaufen:
7/34 Opel-Personenwagen, 6 Zyl., Bauj. 1928, generalrep., in sehr gut. Zust. Die Kompr. ist tadell. **P. Jäger & Cie., Stuttg.-Feuerbach**
5/20 Wanderer-Personenw. m. Aufsatz u. Sommerverd. Bauj. 1926, mit Vierradbr., 2200 M. Der Wag. ist in sehr gut. Zust. **Chr. Bing AG., Stuttgart**, Königstraße

Auto-Fahrschule
für alle Klassen mit neuesten techn. Lehrfilmvorführungen
Eintritt jederzeit!
Wilhelm Glöckler
Frankfurt a.M., Höchster Str. 1
Telephon: Maingau 751 63

Autoschule Groß-Berlin
Inhab.: Dipl.-Ing. Ehrhardt.
Kurse für Damen, Herren u. Berufsfahrer. Eintr. jederzeit.
Berlin W, Ansbacher Str. 20
a. Wittenbgpl. T.: Bavaria 2854



Digitized by Google

wie sie für die Oeffentlichkeit allein Interesse und Bedeutung haben. Es hieße Eulen nach Athen tragen, wenn man heute nochmals die Beweggründe darlegen und analysieren wollte, die bei den Herren Geheimrat Wilhelm von Opel und Dr. Fritz Opel vorgelegen haben, als das amerikanische Angebot akzeptiert und der General Motors maßgeblicher Einfluß eingeräumt wurde. Der schwere Wirtschaftskampf, die allgemeine Kapitalnot, die Kriegs- und Nachkriegsbelastungen unserer Industrie waren zu schwere Bleigewichte im Wettlauf mit der ausländischen Konkurrenz, um sich auf dem einheimischen, mehr noch auf dem Weltmarkt durchsetzen zu können. Dazu kamen hoffnungslos gescheiterte Fusionsverhandlungen zwischen den maßgebenden deutschen Fabriken. Kurzum, eine geschäftliche Situation, aus der heraus der Wunsch und die Notwendigkeit zu einer internationalen Verständigung und Zusammenarbeit geboren wurde.

Die Frage, die sich nun ergab, und deren Beantwortung nach der ganzen Sachlage nicht länger hinauszuzögern war, lautete dahin, ob diese Kapitalbeschaffung, die bei der Enge unseres Geldmarktes und auch bei den untragbaren Bedingungen unserer Banken in Deutschland unmöglich war, auf dem Wege hypothekarisch gesicherter Auslandanleihen oder in Gestalt einer ausländischen Beteiligung erfolgen sollte. Die Herren von Opel entschieden sich für den letzteren Weg, und zwar, wie man wohl mit großer Sicherheit vermuten kann, deshalb, weil er ihnen die größeren Vorteile und Aussichten bei der künftigen Erfüllung derjenigen Aufgaben, die sich das Werk gestellt hatte, geboten hat. Im Streit der Meinungen haben sich nun die Ansichten in zwei Richtungen gespalten. Während die überzeugten Verfechter der nationalen Automobilindustrie geneigt waren, die Verbindung mit der General Motors als kurzsichtige Preisgabe eigener und nationaler Interessen zu betrachten und zu behandeln. sagten andere mit gleicher Ueberzeugung, daß in dieser Fusion derjenige Weitblick in der Gesamtentwicklung deutlich zu erkennen sei, der seit sechzig Jahren das Merkmal Opelscher Transaktionen gewesen ist. Und wirklich, die internationale Kapitalverflechtung in den Opelwerken ist in unserem Wirtschaftsleben keine einmalige Erscheinung geblieben; sie hat bedeutende Nachahmer gefunden, und wenn wir heute rückschauend daran erinnern, daß Osram und AEG. Verbindungen mit ihrer amerikanischen Konkurrenz auf ähnlicher Basis eingegangen sind. ja, daß unser mächtigster deutscher Konzern, die I. G. Farbenindustrie, eine Ehe mit Henry Ford geschlossen hat, dann wird sich ganz von selbst die Frage aufdrängen, ob angesichts der allgemeinen komplizierten Lage die Weiterentwicklung der Opelwerke auf anderem Wege ebenso sicher erreichbar gewesen wäre. wie sie es heute nach dem Zusammengehen mit der General Motors geworden ist? *1768*

Bosch auf der Olympia-Schau in London

In der Zeit vom 17. bis 26. Oktober findet in London jene weltberühmte Autoschau statt, die unmittelbar nach dem Pariser Salon der gesamten angelsächsischen Welt die neuesten Erzeugnisse der Kraftfahrzeugindustrie darbietet. Wie schon immer bisher, so werden auch diesmal zahlreiche deutsche Firmen in London ausstellen. Die deutsche Zündungsindustrie wird durch Bosch vertreten sein, der bei dieser Gelegenheit eine hübsche und neuartige Ausstellungsvorrichtung benutzen wird. Bei der verhältnismäßig geringen Fläche, die zur Verfügung stand, war es schwierig, alle Bosch-Erzeugnisse der Aufmerksamkeit des Publikums in gleicher Weise näherzubringen. Dem Bosch-Ausstellungsstand wurde daher die Form eines modern künstlerisch ausgestatteten Kiosks gegeben. Nach Art einer Drehbühne erscheinen an den Fensteröffnungen dieses Kiosks nacheinander zwölf kleine Musterschaufenster, von denen jedes eine Anzahl von Bosch-Erzeugnissen in geschmackvoller Anordnung enthält. *1770*

Preisermäßigung bei Hansa-Lloyd

Nach grundlegender Umstellung der Fabrikation, die sich auf Verbilligung der Produktionskosten durch geeignete Arbeitsmethoden erstreckte, konnte die Hansa-Lloyd-Werke AG., Bremen, die Preise ihrer Schnellastkraftwagen bedeutend ermäßigen:

Typ L für eine Nutzlast von 2½ t kostet neuerdings:

Als Fahrgestell	8 500 M.
Als kompl. Pritschenwagen . .	9 500 M.
Mit geschlossenem Aufbau . .	11 000 M.

Hansa-Lloyd Expreß, Typ L 3, für eine Nutzlast von 3 t kostet jetzt:

Als Fahrgestell	10 300 M.
Als vollständiger Pritschenwagen	11 500 M.

1767

Opel-Lastwagen in Holland

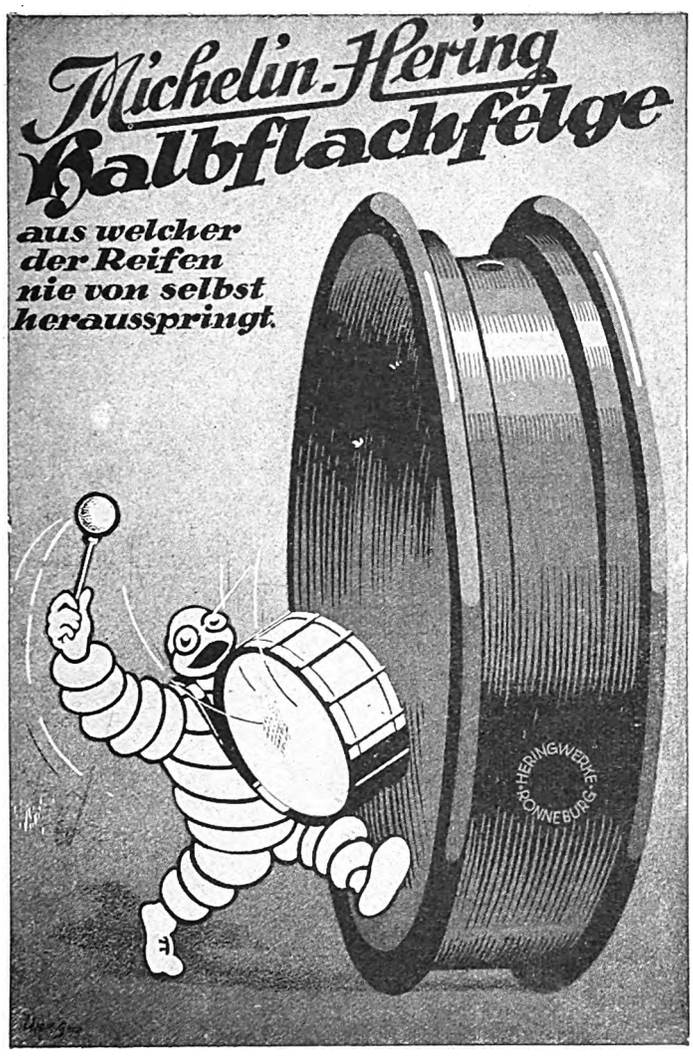
Die holländische Postverwaltung hat in der letzten Zeit in starkem Umfange Opel-Lastwagen erworben. Nachdem die Verwaltung zwei Opel-Wagen zur Probe bestellt hatte, erfolgte ein Auftrag von 32 Lastwagen. Vor kurzem bestellte die holländische Postverwaltung dann fernerhin sieben weitere Wagen. *1766*

Produktionserhöhung und -erweiterung bei Steyr

Von Wien aus werden seit einiger Zeit unglaubwürdige Gerüchte über die Steyr-Werke verbreitet, die auch in einem Teil der Presse Aufnahme gefunden haben. Danach sollen die Steyr-Werke ihren gesamten Betrieb, der übrigens nicht nur Automobile, sondern z. B. auch Fahrräder und Kugellager produziert, stillgelegt und Arbeiterentlassungen größten Ausmaßes vorgenommen haben, um sich auf neue Typen umzustellen.

Wir haben uns angesichts dieser Meldungen an die zuständige Stelle gewandt, weil wir authentisch hören wollten, was es mit diesem Gerücht auf sich habe. Nach der Auskunft, die wir erhielten, stellt sich die Lage in Steyr doch wesentlich anders dar, als diese Nachrichten wissen wollen. Vor allen Dingen: Die Steyr-Werke haben monatelang forciert gearbeitet und arbeiten jetzt im normalen Umfange. Das bestehende Lieferungsprogramm in der 1½- und in der 2-Liter-Klasse wird auch in Zukunft ungeschmälert aufrechterhalten werden. Allerdings werden seit längerer Zeit umfassende Rationalisierungsmaßnahmen für den kommenden Winter vorbereitet, die die Kapazität der Werke etwa um das Anderthalbfache erhöhen und die Produktion so wirtschaftlich gestalten sollen, wie es nach den gegenwärtigen Erkenntnissen und Erfahrungen der Betriebswissenschaft und der Betriebswirtschaft möglich ist. Die maßgebenden Männer der technischen Oberleitung von Steyr haben zu diesem Zweck in Amerika eingehende Studien getrieben und reiche Erfahrungen gesammelt. Dieses Material ist zu bestimmten Vorschlägen verdichtet worden, die in der stilleren Geschäftszeit, die die Wintermonate für den Automobilbau mit sich bringen, in die Wirklichkeit umgesetzt werden sollen. Bei solcher Vervollkommnung der Erzeugung müssen natürlich veraltete Maschinen ausgemerzt, Montageeinrichtungen verbessert und verlegt, neue Abteilungen geschaffen

Digitized by Google

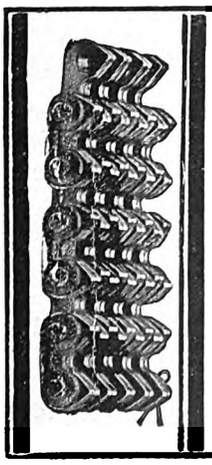


Der kleine BMW-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

Automarkt

Zu verkaufen:

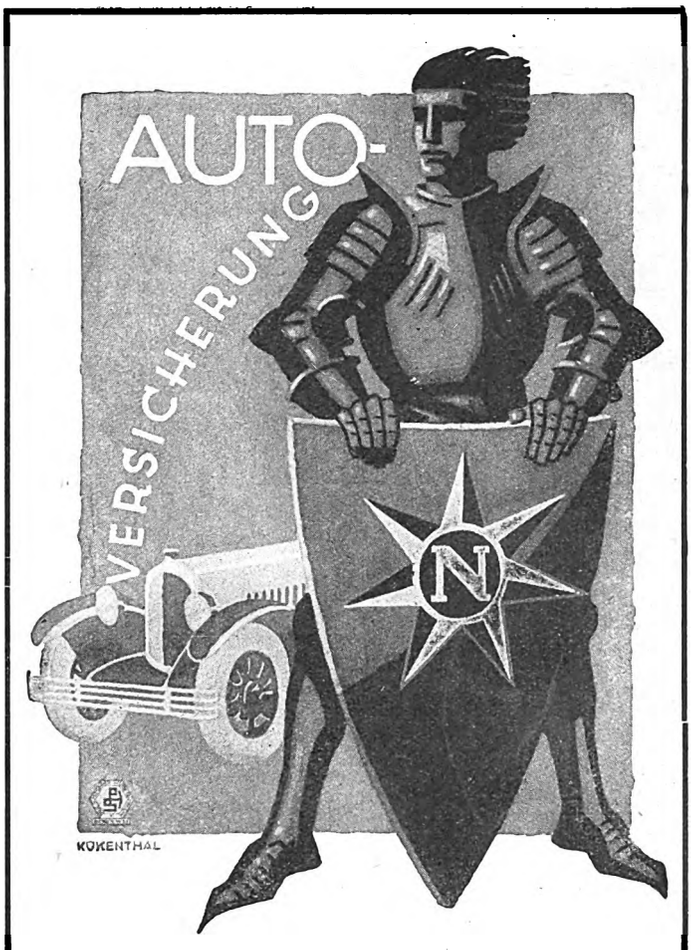
6 30-Fiat-Roadster, sechsfach bereift, in bestem Zustande, von erstklassigem Privatfahrer, für 1500 RM. Anfragen sind zu richten an das
Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5.



AUTOK
AUTOMOBILKETTEN
bekannt durch:
Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.

Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen

AUTOKA.-G. · Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof



Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

und bestehende zusammengeschweißt werden. Die Reorganisation wird infolgedessen eine zeitweise und teilweise Stillegung kleinerer und größerer Fabrikationsabteilungen erforderlich machen, und auch die Zahl der im Automobilbau beschäftigten Arbeiter wird in limitierter Weise planmäßig vermindert werden müssen.

Die Steyr-Werke beschäftigen zurzeit etwa 6000 Arbeiter, von denen ungefähr die Hälfte im Automobilbau tätig ist. Von diesen im Automobilbau beschäftigten Arbeitern wird etwa die Hälfte zeitweise von Entlassungen betroffen werden. Lieferungsstockungen infolge der Reorganisationsmaßnahmen sind nicht zu befürchten, da für die notwendigen Lieferungsreserven planmäßig Vorsorge getroffen wurde. Außerdem wird die Umstellung den Werken die Möglichkeit der Produktionssteigerung geben und ihnen gestatten, auch weitere Typen in ihr Produktionsprogramm aufzunehmen. Fest vorgesehen ist bereits ein ganz moderner, starker Achtzylinder, der von dem bekannten Konstrukteur Dr. Porsche geschaffen wurde und konstruktiv vollständig fertig ist. *1769*

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Fachliteratur

I. **R. D. A.** Heinze. Autowelt, 13. April 1929, S. 5. Ueberfremdung der deutschen Kraftwagenerzeugung. Festerer Zusammenschluß gefordert.

II a. **Ein Wagen ohne Getriebe und Kupplung.** Motor (London), 30. April 1929, S. 581. Beschreibung einer Vorrichtung, bei der der Motor durch veränderliche Hebel auf die angetriebene Achse wirkt. Beliebige Abstufung der Geschwindigkeit.

II a. **Eine ganz neue Bauart für Motoren.** Motor (London), 12. Februar 1929, S. 46. Motor ohne Zylinder mit nur wenig beweglichen Teilen.

II a. **Eine Gasturbine zum Antrieb von Kraftwagen.** Motor (London), 16. April 1929, S. 505. Beschreibung der Bauart Handley, der große Anpassungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit nachgerühmt wird.

II a. **Kompressor-Motoren.** Hofmann. Autowelt, 23. Februar 1929, S. 6. Viertakt- und Zweitaktmotor. Verschiedene Anordnung des Kompressors: vor dem Vergaser, zwischen Vergaser und Zylinder, Motor mit Roots-Gebläse.

II a. **Millam-Freilauf.** Motor (London), 9. April 1929, S. 468. Vorzüge des Getriebes mit Freilauf. Beschreibung der Bauart Millam, bestehend aus sechs Klauen, die den Antrieb übertragen.

II a. **Ein neuer Freilauf.** Motor (London), 12. Februar 1929, S. 52. Beschreibung der Bauart Pitter, die allgemein für den Ascott-Wagen angewendet werden soll.

II a. **Ein neuer Kühler.** Motor (London), 19. Februar 1929, S. 93. Betrachtungen über die Wirkung des Kühlers. Beschreibung des Still-Kühlers, bestehend aus mit Draht umwundenen Rohren.

II a. **Kampf um den Auspufflärm.** Hofmann. Autowelt, 2. Februar 1929, S. 8. Schalldämpfer-Bauarten des Auslandes.

II b. **Neue Brennstoff-Zuführung.** Motor (London), 9. April 1929, S. 456. Beschreibung von Benzintanks und selbsttätigen Pumpen.

II b. **Eine neue Brennstoff-Zuführung.** Motor (London), 22. Januar 1929, S. 1216. Vorrichtung zur Zuführung des Brennstoffes bei niedrigem Unterdruck.

II c. **Der Erdelen-Kupplungs-Automat.** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 6. Beschreibung der Kupplung und des Kupplungsvorganges.

II c. **Verwendung von zwei Kupplungen.** Motor (London), 9. April 1929, S. 462. Neuere Kupplungen zur Erleichterung des Schaltens.

II. c. **Erprobung der Salerni-Kupplung.** Motor (London), 19. März 1929, S. 313. Beschreibung der Salerni-Kupplung, ihrer Vorzüge.

II d. **Lucas-Zündung.** Motor (London), 9. April 1929, S. 463. Beschreibung einer Zündung mit Akkumulator.

II f 4. **Wie man die Hinterachse einstellt.** Motor (London), 5. Februar 1929, S. 6. Gelegentliches Einstellen der Hinterachse ist nötig, um ruhigen Gang zu gewährleisten. Winke zur Erreichung dieses Zieles.

II f 6. **Zwei neue französische Bremsen.** Motor (London), 22. Januar 1929, S. 1215. Beschreibung einer Flüssigkeitsbremse (Charlestop-Perrot) und einer Servo-Bremse (Pimoule).

II f 6. **Eine neue Bremse.** Motor (London), 7. Mai 1929, S. 667. Beschreibung der Girling-Bremse. Einfache Bauart, bequeme Bedienung. Keine Schmierung.

II f 6. **Interessante Versuche mit neuen Servo-Bremsen.** Motor (London), 5. Februar 1929, S. 9. Beschreibung der Bremse von Nevatt. Keilige Bremsschuhe. Bremsen durch Gaspedal.

II f 6. **Neue Verfahren zur Prüfung von Bremsen.** Motor (London), 19. März 1929, S. 321. Bremsweg, Meßvorrichtungen.

II g. **Neuerung im Karosseriebau.** Autowelt, 25. Mai 1929, S. 6. Karosserie mit Glasdach.

II i. **Das D-Rad, Modell R 9.** Autowelt, 13. April 1929, S. 7. Eingehende Beschreibung mit vielen Abbildungen. Nach vorn geneigter Zylinder. Kurbelgehäuse aus Aluminium. Kolben aus Aluminiumlegierung. Druckschmierung. Lamellenkupplung usw.

II i. **Konstruktives über Seitenwagen.** Stallmann. Autowelt, 23. März 1929, S. 16. Seitenwagen, Bauart NSU, Peka, D-Rad, Karosseriewerk München usw.

III a. **Wie man das Beste aus seinem Wagen herausholt.** Motor (London), 7. und 14. Mai 1929, S. 659 und 700. Winke für die Unterhaltung eines Wagens mit Angaben über verschiedene Bauarten.

III a. **Schwierigkeiten beim Inbetriebsetzen des Motors im Winter.** Hofmann. Autowelt, 12. Januar 1929, S. 8. Praktische Winke für den Motorradfahrer. Vorwärmung der Ansaugluft, des Brennstoffes. Erleichtern des Anspringens durch Einspritzen von Leichtbenzin.

III b. **Die Wagenmodelle der Wanderer-Werke.** Autowelt, 23. März 1929, S. 5. Der kleine 1,5-Liter-Wagen mit Vierzylindermotor und der neue Sechszylinderwagen mit 2,5 Liter Hubraum. Viele Abbildungen.

III b. **Der Selve-Geländewagen.** Brudöhl. Autowelt, 20. Januar 1929, S. 10. Sechsradantrieb, doppelt bereifte Hinterräder. Sechs feste Sitze.

IV a. **Materialuntersuchung im Auto- und Motorradbau.** Hofmann. Autowelt, 1. Juni 1929, S. 5. Festigkeit und Elastizität. Dehnung: bleibende und Federung. Härteprüfung, Kerbzähigkeit usw.

IV c. **100 Sechszylinderwagen in der Woche.** Motor (London), 5. Februar 1929. Einrichtungen der Rover-Gesellschaft zur Herstellung ihres 2-Liter-Wagens.

IX. **Ist der Höhepunkt der amerikanischen Automobilindustrie erreicht?** Americus. Autowelt, 25. Mai 1929, S. 12. Es ist keine Einschränkung der Erzeugung zu erwarten. Inlandmarkt, Ausfuhr nach Europa. Massenerzeugung.

IX. **Stagnierender Auto-Außenhandel im ersten Vierteljahr 1929.** Autowelt, 25. Mai 1929, S. 5. Geringe Aufnahmefähigkeit des Marktes. Starke Steigerung der Einfuhr.

IX. **Der Autoaußenhandel 1928.** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 15. Welterzeugung, Weltaußenhandel. Vorgänge in Deutschland nach dem Kriege. Einfluß der Einfuhr usw. Notwendigkeit einer Verkaufsorganisation wie in Amerika.

IX. **Ausländische Montagewerkstätten und „Veredelungsverkehr".** Autowelt, 12. Januar 1929, S. 16. Aufzählung der ausländischen Montagewerkstätten in Deutschland. Umfang von deren Tätigkeit, Wirkung. Einfuhr von Einzelteilen zur Wiederausfuhr nach Zusammenbau.

IX. **Die Wirtschaftlichkeit der Kraftfahrzeuge.** Autowelt, 20. Januar 1929, S. 6. Kosten für Betrieb großer Wagen, Kleinautos, Motorräder mit Beiwagen, Leichtmotorräder.

IX. **Was kostet der Unterhalt eines Kraftfahrzeugs?** Haller und Fischer. Autowelt, 18. Mai 1929, S. 9. Anschaffungspreis, Leistung des Fahrzeuges. Laufende Kosten: Abschreibung, Verzinsung, Fahrerlohn, Garagenmiete usw.; Verbrauchskonten: Kraftstoff, Bereifung usw. Wirtschaftlichkeit des Betriebes.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Verlag:** Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 u. 9544. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2

No 14

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

AUF DER AVUS BERLIN

LÄUFT EIN SERIENMÄSSIGER CHRYSLER 65 SEDAN
UNTER OFFIZIELLER KONTROLLE IN UNUNTERBROCHENER FAHRT
BEREITS ÜBER

30 TAGE UND 30 NÄCHTE

AM 30. TAGE HATTE DER WAGEN

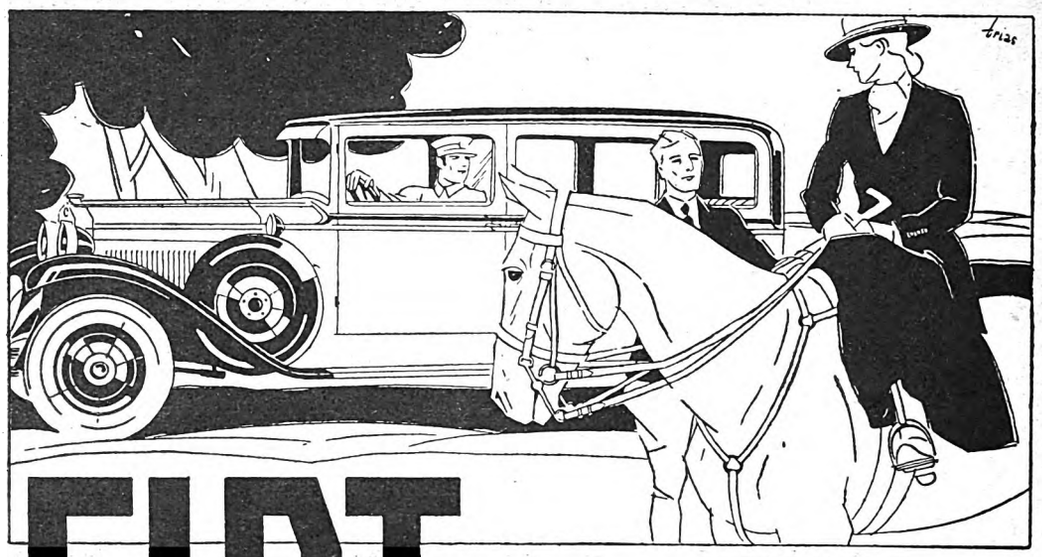
36.275,1 KM ZURÜCKGELEGT

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT
FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 21. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 1. November 1929

Digitized by Google



FIAT 525

3.7 l
15/70 PS

Die letzte Schöpfung

Nicht nur eine Sinfonie von Form und Farbe, äußerer Eleganz und luxuriöser Innenausstattung, sondern zugleich eine unvergleichliche Leistung genialen Motorbaus. Geschwindigkeiten über 100 km sind keine Sensation mehr, sondern alltägliche Uebung.
Doch selbst bei schnellster Fahrt verliert man nicht einen Augenblick das Gefühl unbedingter Sicherheit. Der Fiat ist in der Tat

ein Wagen, der mit den Entfernungen spielt

Deutsche Fiat-Automobil-Verkaufs-A.-G.

Berlin-Tempelhof, Industriestraße 35-37

Niederlassung München: Berg-am-Laim-Straße 31

Niederlassung Köln: Köln-Niehl, Bremerhaver Straße
(Militärring, Ecke Neußer Straße)

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Zustellung der Vereinszeitschrift.

Verschiedene Mitglieder haben sich bei Unregelmäßigkeiten in der Zustellung der Vereinszeitschrift „Automobil-Rundschau" an uns oder an den Dr. Ernst Valentin Verlag gewandt.

Die Unregelmäßigkeiten in der Zustellung der „Automobil-Rundschau" sind aber meist lediglich darauf zurückzuführen, daß die Mitglieder ihren Wohnsitz gewechselt und dabei vergessen haben, ihrem bisher zuständigen Postamt den Auftrag zu geben, die „Automobil-Rundschau" an das Postamt ihres neuen Bestimmungsortes weiterzusenden.

Versicherungs-Abteilung.

Bei den Versicherungsabteilungen des Generalsekretariats und der einzelnen Geschäftsstellen des MMV. laufen täglich zahlreiche Anfragen ein, die möglichst umgehend erledigt werden sollen. Eine sofortige Beantwortung ist aber nur dann möglich, wenn der Antragsteller gleichzeitig genaue Angaben über die zu versichernden Wagen gemacht hat. Wir bitten daher, allen Anfragen an die Versicherungsabteilung des MMV. folgende Angaben beizufügen:

1. Wert des Wagens,
2. Baujahr,
3. Form der Karosserie,
4. Brems-PS.

Das Baujahr genau angeben.

Wir entnehmen aus den Akten eines Schadensfalles, daß eine Versicherungsgesellschaft die Regulierung eines Schadens abgelehnt hat, weil der Versicherungsnehmer statt des Jahres 1925, in dem sein Wagen hergestellt worden war, als Baujahr das Jahr 1926 fälschlicherweise angegeben hatte.

Wir können daher unsere Mitglieder nur dringend davor warnen, in dem Versicherungsantrag ungenaue Angaben zu machen.

Automobilreisen ins Ausland.

(Fortsetzung von Nr. 17, 1. September 1929.)

Aufenthaltsgebühren für Kraftfahrzeuge.

Belgien (Luxemburg):

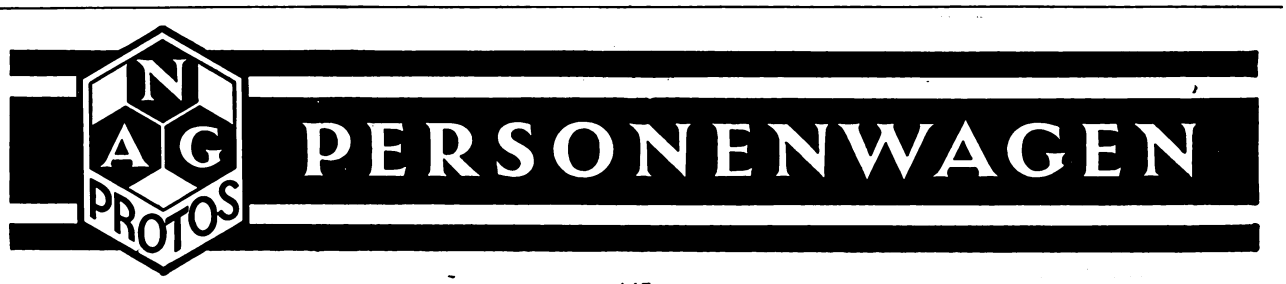
A. Für Motorräder sind zu entrichten:
   a) eine Steuer von . . . . . b. Fr. 11,—
   b) eine tägliche Aufenthaltssteuer von . . . . . b. Fr. 4,—
   c) für das Anfertigen der Aufenthaltsbescheinigung (Carnet de séjour) b. Fr. 2,—

B. Für Kraftwagen sind zu entrichten:
   a) eine Steuer von . . . . . b. Fr. 37,50
   b) eine tägliche Aufenthaltssteuer von . . . . . b. Fr. 10,—
   c) für das Anfertigen der Aufenthaltsbescheinigung (Carnet de séjour) b. Fr. 2,—

Bulgarien:
Für Kraftfahrzeuge werden bei einem vorübergehenden Aufenthalt in Bulgarien keine Steuern erhoben.

Dänemark:
a) Motorräder mit oder ohne Seitenwagen sind steuerfrei.
b) Für Kraftwagen mit nicht mehr als 7 Sitzplätzen sind zu entrichten:

für 2 Aufenthaltstage	Kronen 5,—
für 8 Aufenthaltstage	Kronen 15,—
für 30 Aufenthaltstage	Kronen 50,—



Digitized by Google

c) Für Lastkraftwagen und Omnibusse sind zu entrichten:

für 2 Aufenthaltstage . . . . . Kronen 8,—
für 8 Aufenthaltstage . . . . . Kronen 25,—
für 30 Aufenthaltstage . . . . . Kronen 80,—

Die Reihenfolge der Aufenthaltstage kann beliebig unterbrochen werden.

England (Irland):

Für Motorräder und Automobile sind während der ersten 4 Monate Aufenthalt keinerlei Steuern zu entrichten. Nach Ablauf dieser Frist wird die inländische Steuer erhoben, wobei für die Gesamtdauer des Aufenthaltes, also auch für die ersten 4 Monate, die Steuer bezahlt werden muß.

Estland:

Bei einem vorübergehenden Aufenthalt bis zu 48 Stunden sind keine Gebühren zu bezahlen. Nach dieser Frist sind pro Tag M. 0,20 zu entrichten, wozu noch Eintragegebühren in der Höhe von M. 0,50 kommen.

Finnland:

Die ersten drei Monate Aufenthalt sind für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge gebührenfrei.

Frankreich (Saargebiet):

Beim ersten Eintritt nach Frankreich hat der Kraftfahrer gegen Bezahlung von Fr. 3,50 ein „Laissez passer" zu lösen. Die Gültigkeit des „Laissez passer" kann sich auf höchstens 60 Tage erstrecken, wobei für jeden Tag Fr. 10,— Gebühren zu entrichten sind.

Soll sich der Aufenthalt auf länger als 60 Tage ausdehnen, so muß sich der Kraftfahrer bei einem französischen Steueramte ein „Permis de circulation" beschaffen. Die Gültigkeit dieses „Permis de circulation" kann jedoch die Laufzeit des Trimesters, innerhalb dessen dasselbe gelöst wird, nicht überschreiten. Die Gebühren für das „Permis de circulation" betragen Fr. 0,80 pro Tag und pro PS. Bei Beginn des darauffolgenden Trimesters ist die Steuer für ein vorübergehend eingeführtes Kraftfahrzeug nach den inländischen Steuersätzen zu entrichten.

Ein „Permis de circulation" hat sich der Kraftfahrer auch dann zu verschaffen, wenn er beim Grenzübertritt nach Frankreich z. B. nur für 10 Tage die Steuer entrichtet hat und er sich während seines Aufenthaltes in Frankreich nachträglich entschließt, dort länger zu verbleiben. In keinem Falle darf eine Fristüberschreitung stattfinden, denn derartige Versäumnisse werden streng bestraft.

Saargebiet:

Für vorübergehend in das Saargebiet eingeführte Kraftfahrzeuge sind folgende Gebühren zu entrichten:

a) Motorräder . . . . . Fr. 4,—
b) Motorräder mit Seitenwagen . . Fr. 10,— } pro Tag.
c) Personenkraftwagen . . . . . Fr. 10,—

Für einen Sonn- oder Feiertag, der zwischen 2 Tagen liegt, für welche die Steuer zu entrichten ist, werden keine Gebühren berechnet.

Griechenland:

Bis zu drei Monate Aufenthalt sind für Kraftfahrzeuge keine Steuern zu entrichten, jedoch muß der internationale Fahrausweis durch die Polizeibehörde in Griechenland entsprechend visiert werden.

Holland:

Für vorübergehend nach Holland eingeführte Kraftfahrzeuge sind gegen Lösung einer Steuerkarte (Wegenbelasting) folgende Gebühren zu entrichten:

Bei einem 3 tägigen Aufenthalt . . . . $^1/_{40}$ der Jahressteuer
" " 15 " " . . . . $^1/_{20}$ " "
" " 30 " " . . . . $^1/_{10}$ " "
" " 60 " " . . . . $^1/_{5}$ " "

Die jährliche Steuer wird wie folgt errechnet:

Für ein Fahrzeug mit mehr als zwei Rädern und nicht mehr als sieben Sitzen (inkl. Führersitz) Hfl. 6,— pro 100 kg Wagengewicht mit einem Minium von Hfl. 48,—. Für einen Wagen mit mehr als sieben Sitzen (inkl. Führersitz) Hfl. 8,— pro 100 kg Wagengewicht.

Für ein Motorrad ohne Beiwagen im Gewicht bis zu 60 kg beträgt die Jahressteuer Hfl. 10,—, von 61 bis 120 kg Hfl. 20,— und über 120 kg Hfl. 30,—. Für ein Motorrad mit Beiwagen erhöhen sich die vorgenannten Gebühren jeweils um Hfl. 10,—.

Ein jeder Ein- und Austritt muß in der „Wegenbelasting" bescheinigt werden. Vergißt ein Kraftfahrer, eine ordnungsgemäße Eintragung machen zu lassen, so verliert die Wegenbelasting ihre Gültigkeit, wodurch beim nächsten Wiedereintritt nach Holland gegen Bezahlung der fälligen Gebühren eine neue gelöst werden muß.

Im Bedarfsfalle kann bei jedem holländischen Steuerbüro eine neue Wegenbelasting gelöst werden.

Für Kraftfahrer, die regelmäßig die holländische Grenze passieren, empfiehlt es sich, eine Wegenbelastingkaart für drei Monate gegen Bezahlung von $^1/_4$ der Jahressteuer plus 3 Prozent zu lösen. Die Gültigkeitsdauer derselben wird von jedem Ersten eines Monats an gerechnet. Bei einer derartigen Wegenbelastingkaart brauchen die jeweiligen Ein- und Austritte aus Holland nicht bescheinigt zu werden. (Schluß folgt)

Nutzen Sie die Vorteile

die der MMV. seinen Mitgliedern bietet, aus.

Falls Sie in einer automobilistischen Frage Rat brauchen, so erhalten Sie denselben kostenlos von der Geschäftsstelle.

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E.V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 21 | Berlin, 1. November 1929 | 31. Jahrgang

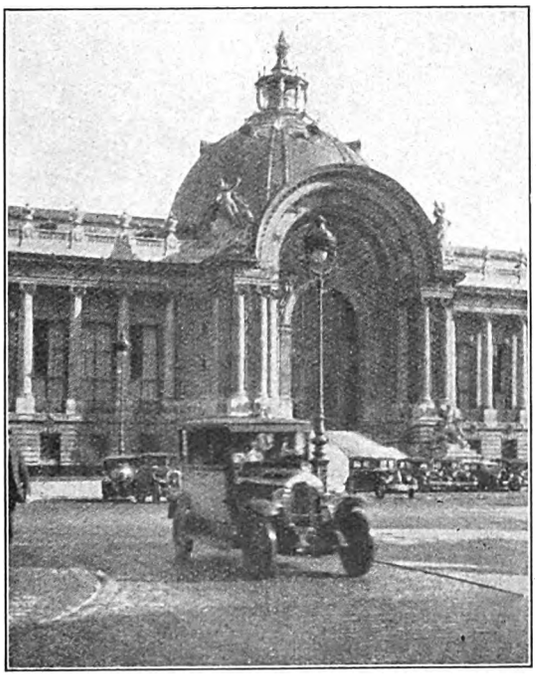
Pariser Salon 1929

Sonderbericht für die „A.-R."

Von O. SCHIRZ,
Oberingenieur im Reichsverband der Automobilindustrie

Aehnlich wie in den anderen bedeutenden europäischen Staaten, hat auch in Deutschland der Bestand an Personenkraftwagen um etwa 23 Prozent und an Lastkraftwagen um etwa 16 Prozent gegenüber dem Vorjahre zugenommen. Wenn sich der Kraftwagenbedarf so weiterentwickelt, so besteht kein Grund, pessimistisch in die Zukunft zu blicken, und doch ergibt die Betrachtung der Automobilproduktions- und Absatzkurven in den einzelnen europäischen Ländern den Eindruck, als wäre die Kauf- und Verwendungsfreudigkeit an Kraftfahrzeugen zurückgegangen. Es herrscht ein Ueberangebot an Automobilen aller Typen und Klassen; sogar der „Ruf" nach dem Volkswagen ist nach und nach verstummt, da er in so vielen Auflagen erschienen ist, so daß die Urteilsfähigkeit über die tatsächlich zweckmäßigste Form und Größe dieses Fahrzeuges etwas getrübt erscheint.

Es wird zurzeit viel von einem Automobil-Pan-Europa, Zoll-Unionen, Vereinigung aller europäischer Interessen auf dem Gebiete der Automobilerzeugung und des -absatzes gesprochen und geschrieben, wieder ein Beweis, daß das Automobil zu einem vom Wirtschaftsleben untrennbaren Begriff geworden ist. Als die ersten Schwierigkeiten in der Behauptung des heimischen Absatzmarktes gegenüber den amerikanischen Expansionsbestrebungen auftraten, versuchten die Automobilfabriken mit allen Mitteln, konstruktiv-technisch den Ausgleich wiederherzustellen, und zahlreiche neue Typen, Verbesserungen, äußerste Preiskalkulation usw. überboten sich so lange, bis man einsehen mußte, daß auf diese Weise ein durchgreifender Erfolg nicht zu erzielen war. Die Käuferschaft, die längst auf den ungleichen Kampf aufmerksam geworden war, verhielt sich zunächst abwartend und trug indirekt dazu bei, die Lagerbestände der Automobilfabriken dadurch erheblich zu vergrößern. Der technische Vorstoß war, auf das Produkt bezogen, geglückt, es wurde Gleichwertiges, Ebenbürtiges und zum Teil wesentlich Besseres geschaffen, aber die Wirkung auf den Absatzmarkt in ihrer Gesamtheit versagte. Andere Wege und Mittel mußten gefunden werden,



Auffahrt zum Grand Palais
und Haupteingang zur Kuppelhalle

Parkende Autos auf der Brücke „Alexander III.",
dem Hauptzufahrtweg zum Grand Palais

Digitized by Google

es kamen Leidensgenossen hinzu, die die ersten Angriffe auf den Absatzmarkt im eigenen Lande bereits zu spüren bekamen, und daraus reifte der Gedanke zum wirtschaftlichen Zusammenschluß, der vielleicht bereits in seiner rein theoretischen Bedeutung als Vorbild dienen könnte.

Die Anforderungen, die der Käufer von Automobilen, dem kompliziertesten Gebrauchsartikel der Welt, in den einzelnen Ländern wie Deutschland, Frankreich, Italien, England usw. stellt, sind recht verschieden. Man könnte der Auffassung sein, daß ein Automobil ein Fahrzeug sei, das durch den allgemeinen internationalen technischen Fortschritt überall die gleiche Wertung erfährt. Leider ist das nicht der Fall. Die einzelnen Faktoren, die den Konstrukteur in den verschiedenen Ländern beeinflussen, sind entweder untereinander verschieden oder in ihrer Bedeutung so unterschiedlich abgestuft, daß zum Beispiel ein Automobil, das auf dem heimischen Absatzmarkt beste Aufnahme findet, trotz aller Anstrengungen nur geringen Exporterfolg aufweisen kann. Wie sich diese Beobachtung auf die zukünftige Ausgestaltung der gemeinschaftlichen Interessenpläne auswirkt, läßt sich noch nicht übersehen, und es wird vielleicht eine gewisse „Probezeit" die nötigen Erfahrungen bringen. Wenn sich auch die Automobilfabriken der einzelnen Länder bemüht haben, mit dem technischen Fortschritt mitzugehen und in jeder Beziehung möglichst gleichwertige Fahrzeuge zu liefern, so mußten sie doch die Wünsche des einheimischen Käufers in erster Linie befriedigen, um erst bei günstiger Preisgestaltung, technischer Anpassung und entsprechender Karosserieform, soweit es das Fabrikationsprogramm ermöglichte, auch den Export zu berücksichtigen. Jedem Konstrukteur ist hinreichend bekannt, wie schwer es ist, mehrere Wünsche, die noch dazu auf die bestimmte Note eines Landes zugeschnitten sein sollen, zu erfüllen. Auch in dieser Beziehung hatten die Amerikaner, als sie anfingen, den europäischen Absatzmarkt zu bearbeiten, wesentlich leichteres Spiel, denn sie setzten sich zunächst über die Sonderwünsche Europas ziemlich großzügig hinweg und hofften auf die Zugkraft der langgjährig unverändert gebliebenen, technisch vollkommen durchgearbeiteten Modelle. Der europäische Käufer — Deutschland an der Spitze — ließ sich auch prompt von den fast geräuschlos laufenden Fahrzeugen mit den überdimensionierten Motoren bestechen und wandte sich von dem heimischen Erzeugnis ab. Bei dieser Beobachtung wurde wiederholt der Beweis erbracht, daß nicht der Preis allein der ausschlaggebende Faktor beim Automobilkauf ist, übrigens ein Argument, das bei den Ländern wie zum Beispiel Frankreich, England, Italien usw. lange nicht in dem Maße gilt wie in Deutschland, sondern die technische Anpassungsfähigkeit und die glückliche Wahl der äußeren Note den Absatzerfolg im Auslande sichern. Wenn auch Herr Charles Faroux Frankreich als „ruinée par sa victoire..." bezeichnet, so ist der Franzose doch wesentlich kaufkräftiger und in seiner Auswahl beständiger als der Deutsche.

Jedes Land hat seine Eigenheiten, und ebenso, wie es in Kleidung, Sitten und Gebräuchen verschieden ist, will es auch für seinen Automobilbedarf eine bestimmte Note erhalten. Frankreich und Italien machen trotz ihrer hohen Wertzölle scheinbar dieselbe Entwicklung durch wie Deutschland. Ein Beispiel: Eine bekannte amerikanische Automobilmarke, die vor etwa zwei bis drei Jahren in Deutschland große Verkaufserfolge erzielen konnte, mußte nach und nach — aus Gründen, die hier nicht näher erörtert werden sollen — das Absatzfeld an andere Marken, meist an die eigenen Landsleute, wieder abgeben. In Frankreich ist gerade diese Marke in dem laufenden Jahre zu besonderer Beliebtheit gelangt und wird gern gekauft. Vielleicht hat die betreffende Firma die französische Note besser getroffen als seinerzeit die deutschen Wünsche.

Der Pariser Salon, die prominenteste Autoschau dieses Herbstes, spiegelt sehr anschaulich das Durcheinander in den Automobilkäuferwünschen, wie es ein Jahrmarkt — im besten Sinne natürlich — nicht eindringlicher tun könnte. Es gibt Automobile für alle Finanzlagen und Wünsche; mit Geschwindigkeiten zum Halsbrechen und auch bequeme vier- bis fünfsitzige „Omnibusse", die in Ausstattung und Linienführung wetteifern. Wenn man die Vorderradantriebstypen, hydraulischen Abfederungen und Zwölfzylindermotoren als bekannt voraussetzt, dann gibt es eigentlich nichts Neues. Vielleicht ein Fahrgestell, nämlich das von „Harris Leon Laisne" mit doppeltem Rohrrahmen, ist wirklich neu. Aber sicher bestand auch darüber schon irgendwo ein Patent oder Ausführungsbeispiel, die es als schon dagewesen bezeichnen. Die Hauptanziehungspunkte im Salon sind naturgemäß die Kleinwagen, die jedoch auch nichts wesentlich Neues bringen und lediglich dazu helfen, den Traum nach einem „Auto" endlich zu erfüllen. Ich hörte wiederholt Kritiken darüber, daß einzelne Firmen wie etwa Citroën, Peugeot, Renault usw. durch ihre wenig veränderten Modelle so gar nichts „Neues" brachten. Es wurde von Stillstand und Rückschritt gesprochen, eine Ansicht, der man sich auf keinen Fall anschließen kann. Die Methoden der Amerikaner haben uns deutlich gezeigt, was man durch konsequentes Festhalten an einem Wagentyp erreichen kann und wie wertvoll der dadurch geschaffene Rückhalt bei der Käuferschaft wird. Vom Standpunkt des produktiven Konstrukteurs aus ist eine derartige Entwicklung vielleicht bedauerlich, aber solange nicht tatsächlich „Umwälzendes" als Neuheit gebracht werden kann, ist jede einschneidende Typenänderung zu verwerfen.

In dieser Beziehung hatten die deutschen Aussteller in Paris die besten Aussichten, denn sie zeigten größtenteils Serienfahrzeuge, die mit der beängstigend großen Anzahl an Konstruktionsexperimenten auf dieser Autoschau nichts zu tun haben. Es ist überhaupt erstaunlich, wieviel Außenseiterfirmen in Frankreich das Geld zum Experimentieren aufbringen und es sich leisten können, jedes Jahr mehr oder weniger zweckmäßige Konstruktionen zu zeigen. Auch die Karosserieschau zeigte mehrere unpraktische und unförmige Aufbauten, die sowohl in Linienführung als auch Farbenzusammenstellung tatsächlich nur den Wünschen einzelner Käufer entsprechen können. In bezug auf die Innenausstattung und Einrichtung der Karosserien ist es gegenüber dem Vorjahre etwas besser geworden, da man vor allem von den bunten Stoffen und überladenen Luxuseinrichtungen abgekommen ist. Auch die Verwendung von Schlangenleder hat keine Anhänger mehr gefunden. Der größte Teil der französischen Karosseriefabriken ist auf Luxusausführungen eingestellt und bereit, jeden Wunsch und jede Geschmacksrichtung (auch Geschmackslosigkeit) zu erfüllen. Die deutschen Firmen waren auch in ihren Karosserien wieder durch ausgezeichnete Ausführungen vertreten, die sich von allen Entgleisungen auf diesem Gebiete fernhielten.

Es war sehr angenehm, daß die Zubehörindustrie ausschließlich auf der Galerie des

Digitized by Google

Grand Palais untergebracht wurde, denn sonst hätte das Gesamtbild der Autoschau noch mehr gelitten. Jeder Zubehörstand versuchte durch sich irgendwie bewegende Teile die Aufmerksamkeit des Besuchers auf sich zu lenken, aber diese manchmal sehr raffiniert erdachte Reklame verlor in dem allgemeinen Trubel fast gänzlich ihre Wirkung. Nach dem Ausstellungsplan war zu vermuten, daß es die Ausstellungsleitung zuerst versucht hatte, die einzelnen Zubehörbranchen zusammenzufassen, aber durch die bekannten nachträglichen Verschiebungen der Stände, durch Absage, Neuaufnahmen usw. wird dieser sehr zweckmäßige Plan nicht zur Durchführung gelangt sein, da man Vergaser- neben Oelfirmen und diese wieder neben Firmen für Chauffeurkleidung und Inneneinrichtung finden konnte. Das Grand Palais war tatsächlich bis zum letzten Platz belegt und auch auf der Galerie herrschte das gleiche bunte Bild wie in der Autoschau selbst.

Ein Blick in die Zukunft auf die Pariser Personenkraftwagenschau bezogen wird in erster Linie die Weiterentwicklung des erprobten und gut eingeführten Standardtyps der einzelnen Werke erbringen. Das Gebrauchsfahrzeug für 1930, und hoffentlich auch für die folgenden Jahre, hält an den bisher erprobten Konstruktionen fest und bietet dem Käufer ein bis in die kleinsten Einzelheiten mit allen neuesten Verbesserungen und Erfahrungen versehenes Verkehrsmittel hoher Qualität und Zuverlässigkeit. Erfreulicherweise haben sowohl die deutschen als auch französischen und italienischen Firmen die amerikanische Tendenz, jährlich den Hubraum eines Typs zu vergrößern, nicht mitgemacht, sondern durch andere Mittel versucht, mit den verbesserten Fahreigenschaften der Amerikaner Schritt zu halten, wie zum Beispiel geringeren Radstand, leichtere Aufbauten mit entsprechender Gewichtsverminderung sowie sorgfältigste Durcharbeitung der Abfederung.

Schwingachsen sind für die Zukunft vielleicht entbehrlich, solange es gelingt, die gute Straßenlage des Fahrzeugs auch durch Tiefrahmenkonstruktionen und tiefliegenden Schwerpunkt sowie gute Federung zu erreichen. In dem dauernden Bestreben, die Fahreigenschaften des Wagens zu verbessern, wurde in bezug auf die Federung im vergangenen Jahr viel geleistet. Sowohl die richtige Längenproportion als auch die Augenlagerung in Gummi hat wesentliche Fortschritte gemacht. Nicht zu vergessen die ausgezeichnete Durcharbeitung der Stoßdämpfer, die in allen Systemen und Konstruktionsarten vertreten sind, ein Bestandteil, ohne den ein normales Fahrgestell nicht mehr denkbar ist. Diese unscheinbaren Kleinigkeiten, die der Käufer nicht sieht und ihm doch die sehnlichst erwünschte Schonung des Wagens und seine eigene Bequemlichkeit bringen, geben dem Kraftfahrzeug erst den erstrebten Wert und gelten als die praktischen Neuheiten gegenüber dem vorjährigen Modell. Die Tiefrahmenkonstruktionen sind in sehr schönen Ausführungen vertreten, wenn sie auch nicht gleich so ins Extreme zu gehen brauchen, wie zum Beispiel beim „Bucciali", der einen Bodenabstand in der Mitte des Fahrzeugs von nur zehn Zentimeter aufweist.

Der Zweitakter ist dieses Jahr im Pariser Salon nicht vertreten. Ob dieser Feststellung nähere Bedeutung für die Zukunft beizulegen ist, läßt sich bei dem konstruktiven Durcheinander der gezeigten Modelle nur schwer beurteilen. Auch bei den Kompressortypen ist keine richtunggebende Einheit zu erkennen. Vor nicht allzulanger Zeit wurde das Ueberladeprinzip als die Lösung zur Vermeidung des Schaltgetriebes bezeichnet, aber weder der Zoller-Motor, noch die vor kurzem angebotenen Ausführungen der Lorenzen-Abgasturbine haben bisher einen wesentlichen Einfluß auf diese Spezialkonstruktionen ausüben können. Während im vorigen Jahre im Autosalon wenigstens zwei Zweitakterkonstruktionen zu sehen waren, hat es diesmal niemand für aussichtsreich genug gefunden, diesem für die Zukunft doch sehr bedeutenden Antriebssystem durch Versuchskonstruktionen näherzukommen. Der Vorderradantriebtyp als Serienerzeugnis wird von Amerika ausgestellt. Der Auburn-Cord, eine ziemlich schwere und luxuriöse Konstruktion, macht einen gut durchgearbeiteten Eindruck, bei dem aber auch noch einige Mängel behoben werden müßten. Zum Beispiel die Aussicht vom Führersitz über die sehr lange Motorhaube hinweg ist bei den Geschwindigkeiten, die das Fahrzeug entwickeln kann, sehr ungenügend. Ebenso wie bei den französischen Konstruktionen dieser Bauart müssen erst praktische Ergebnisse abgewartet werden, bevor man sich zu den Fahreigenschaften der Wagen und Maschinen äußern kann. Der „Cord" hat bekanntlich in Amerika bereits eine Konkurrenz in dem „Ruxton" gefunden, ein Beweis, daß die Amerikaner auch für ihre Verhältnisse durch technische Neuheiten die Kauflust des Publikums zu fördern versuchen.

Auf jeden Fall bedeuten auch diese Konstruktionen eine Typenvermehrung, wenn man bedenkt, daß gerade in Amerika in den letzten Jahren die Typenzahl in einem Maße gestiegen ist, die jedem deutschen Automobilfabrikanten sehr übelgenommen würde. Allein die „General Motors" erzeugt zurzeit zwölf verschiedene Typen, von denen wieder je zwei bis drei gültige Modelle bestehen, die verkauft und auch mit Ersatzteilen versorgt werden müssen. Es ist praktisch unmöglich, daß ein „altes" Modell bis zum Escheinen der „neuen" Ausführung ausverkauft wird. Der Händler, der die alten und neuen Modelle einer Marke verkaufen soll, wird dadurch gezwungen, sich bei der Anpreisung der dem neuen Modell anhaftenden Verbesserungen etwas zurückhaltend zu benehmen. Nach meiner Ansicht ist es nicht nötig, sich über die zukünftigen Aussichten des Vorderradantriebes für Personenkraftwagen den Kopf zu zerbrechen, denn dieser Fahrzeugtyp wird erst dann, ebenso wie bei den Schwingachsen, entsprechende Aufnahme finden, wenn Fahreigenschaften, Preis und Zuverlässigkeit im gleichen oder ähnlichen Verhältnis stehen wie

Digitized by Google

bei den normalen Kraftwagen. Bei allen diesen Experimenten spielt die Straßenbeschaffenheit der einzelnen Länder eine wichtige Rolle. Mit zunehmender Verbesserung der Straßendecken werden auch viele „Neuschöpfungen", die zur Erhöhung der Fahreigenschaften auf schlechten Straßen hervorgebracht wurden, wieder verschwinden. Die einwandfreie, technische Beschaffenheit des Fahrzeuges, der Preis und zum Teil die Ausstattung werden auch in Zukunft die bestimmenden Faktoren für den Wagenverkauf bleiben. Die Firmen, die langerprobte, in der Fabrikation gut eingespielte Fahrzeuge liefern können, werden in immer größerem Maße das Hauptkontingent aller verkauften Wagen stellen. Die oft verkannte Qualität der Fahrzeuge ist gerade zum jetzigen Zeitpunkt zu besonderen Ehren gelangt, da Zuverlässigkeit und geringste Reparaturkosten wieder die Wertung beim Automobilkauf beeinflussen.

Zum Schluß noch einige Worte über die Kraftfahrbaunormung in Frankreich. Das Bureau de Normalisation de l'Automobile (BNA.) hat in diesem Jahre eine intensive Tätigkeit entwickelt, die bei aller Anerkennung beinahe einer Normblattfabrik gleichkommt. Mit viel Energie und Ausdauer wurden die Kraftfahrbaunormen, meist nach deutschem Vorbild, geschaffen und ebenso energisch zur Einführung gebracht. Ich konnte wiederholt beobachten, wie die Ingenieure des BNA. bei ihren heimischen Fabriken auf den Ständen im Salon an den ausgestellten Fahrzeugen die Fortschritte der Normung kontrollierten. Es wurden die von der Normung abweichenden Ausführungen beanstandet und der Hoffnung Ausdruck gegeben, daß bei der nächsten Serie dieser oder jener Teil bereits nach Blatt Nr. Y ausgeführt wird. Ich konnte selbst mitanhören, wie sich zum Beispiel prominente Automobilfabrikanten mit den Ingenieuren des BNA. unterhielten und sich beinahe entschuldigten, daß bei der ausgestellten Ausführung noch nicht alle Teile nach den Normvorschriften ausgeführt sein könnten, aber für die nächste Serie bestimmt die Normen eingehalten würden. Vielleicht ist dieses Vorgehen zu radikal, denn die Rückschläge, die erfahrungsgemäß eintreten, werden sicherlich nicht ausbleiben; aber im Prinzip auf jeden Fall ein sehr nachahmenswertes Beispiel. Auch die internationalen Verhandlungen über die Kraftfahrbaunormung, bei der diesmal zehn Länder vertreten waren, wurden mit großem Verständnis und gegenseitigem Entgegenkommen durchgeführt, ein Vorgang, den man bei ähnlichen Verhandlungen nicht immer anzutreffen gewohnt ist.

Man verläßt den Pariser Salon mit vielen, zum Teil widersprechenden Eindrücken, so daß man erst einige Zeit benötigt, um sich etwas zurechtzufinden. Wenn man bei der technischen Auslese die Erzeugnisse der 35 französischen Außenseiterfirmen richtig einschätzt, so verbleibt doch viel wertvolles Material, das ein zuversichtliches Zeugnis von der weiteren Vervollkommnung des Kraftwagens ablegt. Der Autosalon wäre unvollständig, wenn nicht auch der unlautere Wettbewerb dabei wäre. Am Eingang werden Flugblätter verteilt, die einen neuen Wagentyp (La Fayette genannt; Herstellerfirma Nebensache) anpreisen, der viele gute Eigenschaften haben soll, die die namentlich aufgeführte Konkurrenz nicht aufweisen kann. Man geht aber in richtiger „Wertschätzung" großzügig darüber hinweg, denn mir ist nichts über die Einschränkung dieser sonderbaren Propaganda bekannt geworden. *1807*

Die deutsche Automobilindustrie in Paris

Daimler-Benz

Der große Ausstellungserfolg, den diese Weltfirma für sich buchen konnte, erhält noch eine besondere Note durch die Tatsache, daß Mercedes-Benz mit seiner Beteiligung am Pariser Salon ein einzigartiges Jubiläum verbindet: Vor vierzig Jahren, bei der Weltausstellung in Paris im Jahre 1889 hat Gottlieb Daimler erstmals seine Fahrzeuge gezeigt und mit seinen Erzeugnissen damals größtes Interesse und lebhafte Anerkennung gefunden.

Die Marke Mercedes-Benz hat bekanntlich im vergangenen Jahre der Bedeutung des Pariser Salons in besonderer Weise Rechnung getragen, indem sie damals in Paris ihre neueste Konstruktion, den Achtzylindertyp „Nürburg", erstmals der Oeffentlichkeit vorgestellt hat. Die glänzenden Fahreigenschaften dieses Modells — Produkt einer jahrzehntelangen Erfahrung im Bau von Achtzylindermotoren — haben den Achtzylindertyp „Nürburg" inzwischen zu einem der begehrtesten Fahrzeuge des internationalen Automobilmarktes werden lassen.

Die hohe Fahrsicherheit, die den Typ „Nürburg" auszeichnet, wird erzielt durch den tiefgekröpften, überaus niedrigen Rahmen, die besonders reichliche Dimensionierung der Ballon-Stahlseilreifen, die sorgfältige Abstimung der Federn, die leichtgehende und im Tempo ruhig stehende Schraubenlenkung und die dem leichtesten Druck gehorchende Servo-Saugluftbremse. Der auf Gummi gelagerte Achtzylindermotor hat einen Zylinderinhalt von 4592 ccm, neunmal gelagerte Kurbelwelle, Nelson-Bohnalite-Kolben, Bosch-Dynamozündung, Solex-Vergaser, regelbare Saugrohrheizung, Luftreiniger.

Eine andere bewährte Konstruktion aus dem diesjährigen Fabrikationsprogramm von Mercedes-Benz ist der Typ „Stuttgart 260" (2,6 Liter), von dem ein viersitziges, zweitüriges Luxus-Kabriolett zur Ausstellung kommt. Der Typ ist in diesem Jahre neu herausgebracht worden. Aus dem bekannten, seit Jahren aufs beste eingeführten Zweilitertyp entwickelt, ist dieses neue Modell der Prototyp des preiswerten und wirtschaftlichen Gebrauchswagens der niedrigen Steuerklasse, dessen Fahreigenschaften ihn zu dem bevorzugten Wagen des Selbstfahrers machen. Das neue Modell hat einen tiefgezogenen Bienenkorbkühler erhalten und ist mit allen technischen Neuerungen und Verbesserungen ausgestattet. Wir nennen hier nur die Verwendung von Nelson-Bohnalite-Kolben, die Saugrohrheizung und die vollkommen automatische Zentralschmierung.

Der mittelstarke Wagen wird durch den Dreieinhalblitertyp „Mannheim" vertreten, der als vier- bis fünfsitziges Kabriolett gezeigt wird. Dieser Typ ist der bewährte Wagen der mittelstarken Klasse und ermöglicht hohe Durchschnittsgeschwindigkeit auf großen Strecken und ist für Stadt- und Ueberlandverkehr gleichermaßen das praktische Fahrzeug.

Unter den weltberühmten Kompressortypen von Mercedes-Benz nehmen die Sportwagenmodelle „SS" eine besonders bevorzugte Stellung ein. Sie sind die berühmten Siegerwagen der großen internationalen Rennen und Zuverlässigkeitsfahrten. Von diesem „SS"-Modell zeigt die Firma dieses Jahr auf der Ausstellung ein Fahrgestell, das vor allem bei den Fachleuten besonderem Interesse begegnete.

Digitized by Google

Adler

Die Adlerwerke entsandten zum Pariser Salon 2 Favorit-Innensteuerlimousinen, 2 Adler-Standard-6-Innensteuer-Luxuslimousinen, und die auf den letzten internationalen Schönheitskonkurrenzen wiederholt prämiierte Adler-Standard-8-Pullmann-Limousine, „Typ Wiesbaden". Sämtliche fünf Wagen zeugen in Ausstattung, Linienführung der Aufbauten und Lackierung von internationalem Geschmack. Die Blicke internationaler Interessenten sind um so mehr auf die große deutsche Automobilfirma gerichtet, als deren Leistungsfähigkeit sich in der letzten Zeit durch die Weltreise Clärenore Stinnes auf Adler-Standard-6 und die großen Zielfahrten von Chefredakteur Buchli, „Polarkreis—Baden-Baden, Mesopotamien—St. Moritz", auf Adler-Favorit in den Vordergrund des allgemeinen Interesses stellte.

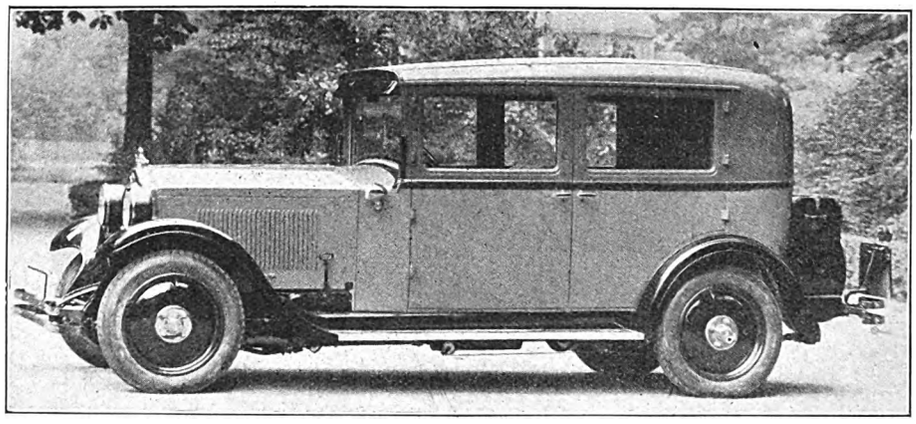
Opel

Die Firma zeigte insgesamt drei Wagen, und zwar ein 4/20-PS-Kabriolett, eine 4/20-PS-Limousine und eine 8/40-PS-Sechszylinderlimousine.

Das 4/20-PS-Kabriolett wies eine karosserietechnische Neuerung auf. Es hat im Gegensatz zu dem früheren Modell ein feststehendes Seitenfenster mit auf- und abkurbelbaren Scheiben. Das Verdeck kann in wenigen Augenblicken auf- bzw. zugeschlagen werden. Der Notsitz bietet bequem zwei Personen Platz.

Auch die 8/40-PS-Sechszylinderlimousine stellt eine Abkehr von der bisherigen Gestaltung dar, als im Gegensatz zu früher der Wagen nunmehr auf einem Niederflur-Chassis geliefert wird. Auch wird jetzt die Karosserie als kombinierte Stahl- und Holzkarosserie geliefert, wobei bester Stahl zusammen mit feinstem Hartholz Verwendung finden.

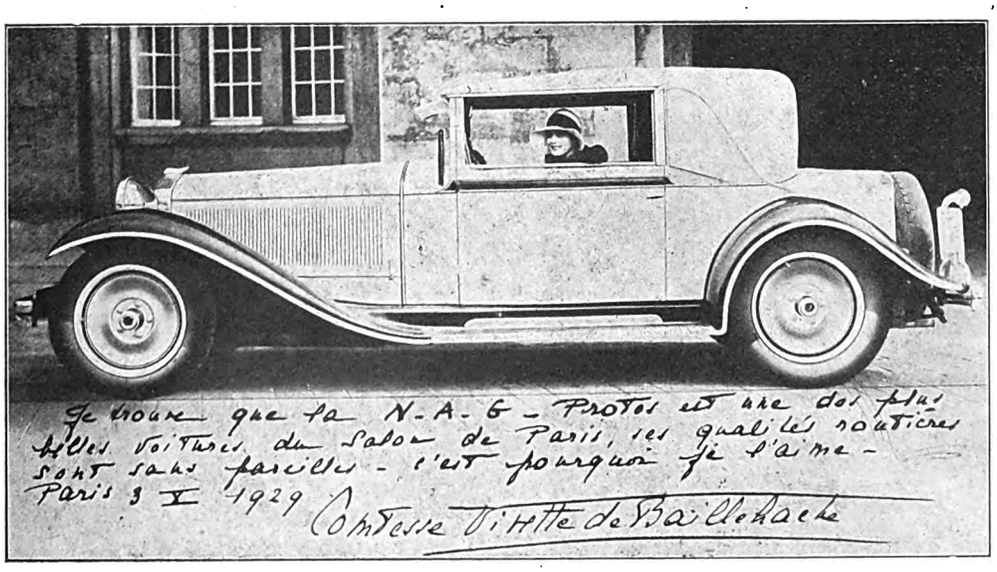
Die 4/20-PS-Limousine bleibt unverändert.



Ein eleganter Wagen, die 8/40-PS-Opel-Limousine, Deutschlands billigster Sechszylinder

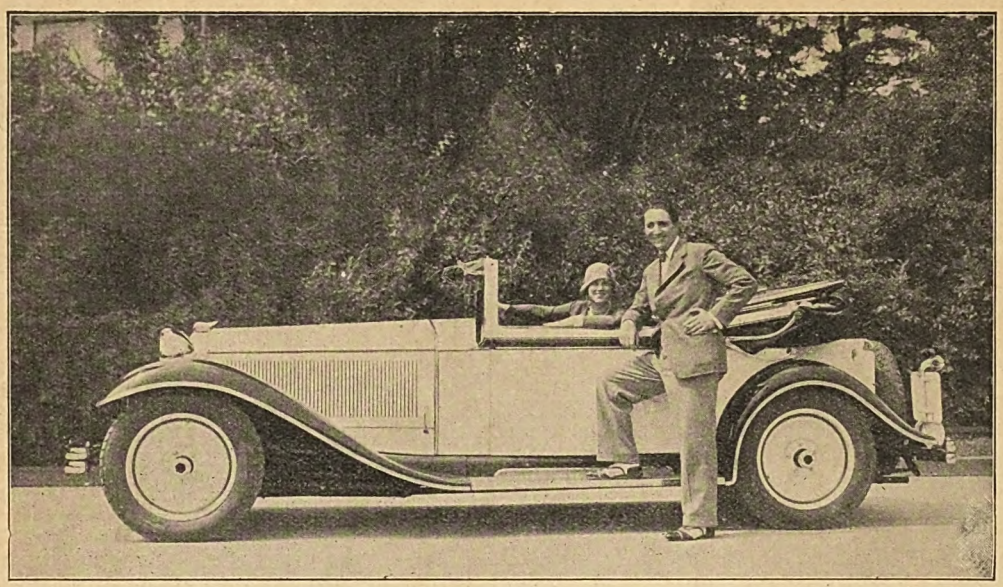
NAG

Die NAG zeigte ihren bewährten 14/70-PS-NAG-Protos-Sechszylinder mit Kupplungsautomat. Neben dem Normalrahmen-Chassis, das wir schon auf der Berliner Vorjahrsausstellung sahen und jetzt auf Deutschlands Straßen häufig zu sehen ist, erscheint ein moderner Nachfolger der berühmten NAG-Sport- und NAG-Monza-Typen, ein Niederrahmen-Chassis mit einem im Oberschöneweider Werk gebauten rassigen Kabriolettaufbau. Der neue viersitzige Wagen wird wieder den bekannten Namen „NAG-Sport" führen und stellt eines der neuen Modelle für 1930 dar. Er wird ab Frühjahr nächsten Jahres neben dem Chassis mit Normalrahmen mit den verschiedensten Karosserien serienmäßig gebaut werden. Die beiden anderen Ausstellungsobjekte, geschlossene Wagen, gleichfalls bereits auf Niederrahmen-Chassis. Wie vor einem Jahre in Berlin, so führte die NAG auch in Paris das Publikum an Hand eines beweglichen Schaumodells in das Verständnis der Arbeitsweise des Kupplungsautomaten ein. Diese anfangs viel umstrittene Neuerung hat in dem Jahre, das seit ihrem Erscheinen vergangen ist, im Automobilismus festen Fuß gefaßt und wird auch in Zukunft eine technische Besonderheit der NAG-Protos-Serienwagen bleiben. Mit der praktischen Bewährung des Kupplungsautomaten hat die NAG bewiesen, daß die ungemeine Fahrvereinfachung, die das kupplungslose Fahren bietet, wirklich den großen und bedeutsamen Fortschritt der Fahrtechnik darstellt, den sie namentlich der selbstlenkenden Dame und dem Herrenfahrer bringen wollte. Es ist das Verdienst des Kupplungsautomaten, die Fahrschwierigkeiten auf ein Mindestmaß herabgesetzt, die Fahrsicherheit auf ein Höchstmaß vergrößert zu haben, kein Wunder daher, daß man in letzter Zeit NAG-Wagen mit Kupplungsautomat immer zahlreicher auf Deutschlands Straßen antrifft.



Die Comtesse Vivette de Baillehache im neuen NAG-Sport

Digitized by Google



Der neue NAG-Sport mit Sechszylindermotor mit Kupplungsautomat

Steyr

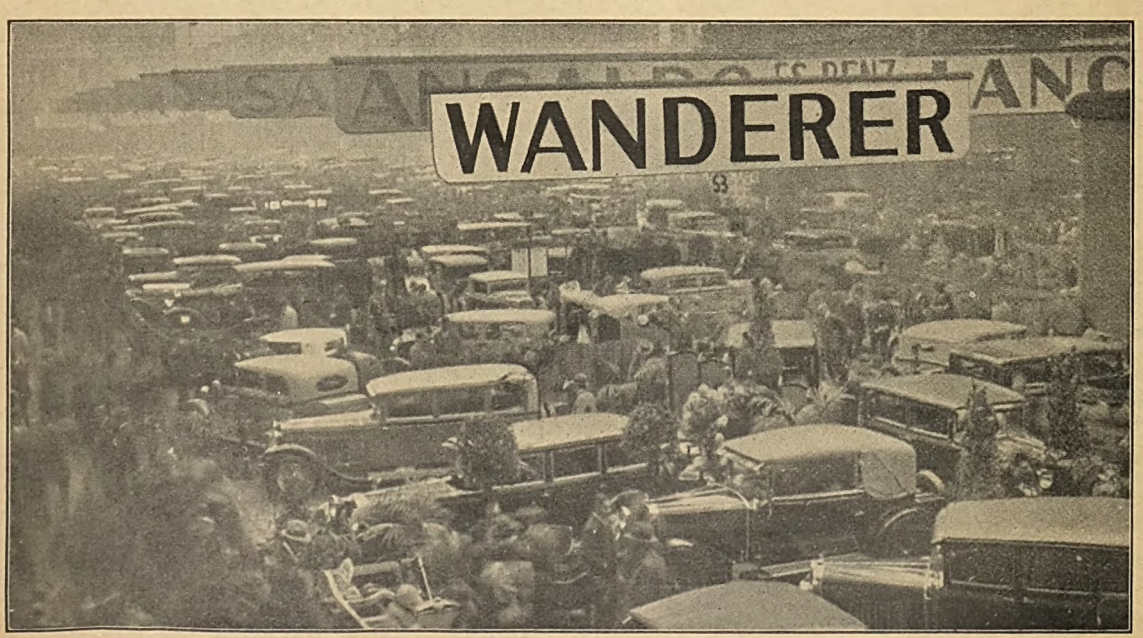
Die Steyr-Werke stellten ihren Standard-Typ, den 2-Liter-Sechszylinder, in den Mittelpunkt ihres Pariser Ausstellungsstandes. Die Schwingachse, mit der Steyr seinerzeit als erste Firma in Groß-Serien auf den Plan trat, hat in langen Jahren voll gehalten, was man sich von ihr versprach, und ist deshalb eine mit Sorgfalt gepflegte Besonderheit der Steyr-Werke geblieben. Geländeschwierigkeiten spielen für diesen Wagen keine Rolle. Die unbeirrbare Gleitsicherheit, die die Schwingachse ihm verleiht, ist keineswegs nur eine Annehmlichkeit für den Fahrer und bietet auch nicht bloß eine Schonung von Maschine und Aufbau, sondern sie ermöglicht dem Wagen Durchschnittsgeschwindigkeiten, die ohne das Aggregat nicht erreicht werden können.

Neben dem Typ der Gegenwart, der auch in Zukunft weiter gepflegt werden wird, stellten die Steyr-Werke einen neuen Achtzylinder aus, dessen serienmäßiger Bau erst im nächsten Frühjahr, nach der in Steyr für diesen Winter geplanten fabrikatorischen Umstellung aufgenommen werden soll. Der neue Wagen wird den heimatlichen Typennamen „Austria" führen. Sein Erscheinen in Paris beweist, daß er konstruktiv bereits vollständig fertig ist und nur auf die Stunde wartet, in der seine rationelle Erzeugung einsetzen kann. Ein poliertes Chassis des Wagens gestattete eine genaue Betrachtung der Maschine. Der Achtzylindermotor ist kurz gebaut und steht mit seiner Leistung in einem sehr günstigen Verhältnis zum Wagengewicht. Seine große Kraftreserve — der 5,3-Liter-Motor leistet an der Bremse 100 Pferde — überwindet die steilsten Bergstraßen mühelos. Im Stadtverkehr gibt es für ihn keine kritischen Situationen. Die Kurbelwelle ist neunfach gelagert. Die Doppelzündung nutzt die Kraft des Brennstoffes voll aus. Oel und Luftfilter schützen die Maschine vor Verunreinigung. Die für Motorkupplung und Getriebe gemeinschaftliche Zentralschmierung vereinfacht die Bedienung ungemein. Hinter der Mehrscheibenkupplung ist das vierstufige Schnellganggetriebe mit dem Motor zu einem Block vereint. Der sehr tief gelegene Rahmen und die große Spurweite sichern dem Wagen mit dem Schwingachsenantrieb zusammen volle Stabilität und hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Eine neuartige Hinterfederkonstruktion mit Flüssigkeitsdämpfer sucht das schwierige Problem der Federung zu lösen.

Einige technische Daten geben Aufschluß über die Hauptmaße:

Bremsleistung	100 PS
Steuerleistung	20 PS
Zylinderzahl	8
Bohrung	86 mm
Hub	114 mm
Zylinderinhalt	5300 ccm

(Schluß auf Seite 455)



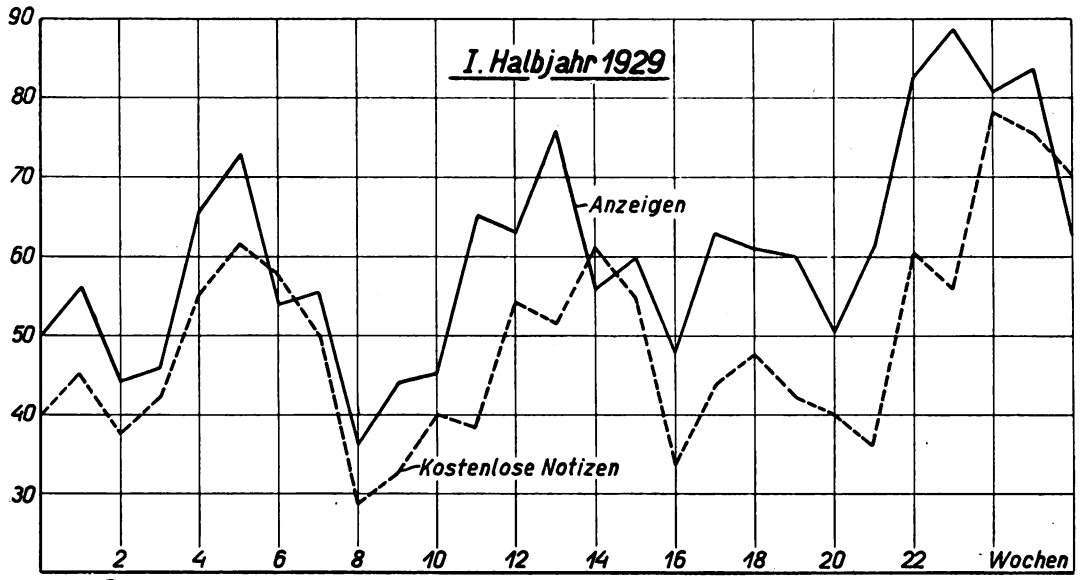
Blick in die große Ausstellungshalle, aufgenommen unmittelbar vor dem Wanderer-Stand

Digitized by Google

Organisation
der Reklameabteilung einer Automobilfabrik*)

Von F. W. A. WILKE

Die eigenen Zeitungsausschnitte werden auf weiße Blätter geklebt, darunter Erscheinungsvermerke gesetzt und in Leitzordnern gesammelt, getrennt nach redaktionellen Notizen und Anzeigen. Die Inserate selbst werden als ordnungsmäßig erschienen in der Zeitungskartothek ausgetragen. Am Schlusse jeder Woche erfolgt die Zählung der in der laufenden Woche erschienenen eigenen Anzeigen und Notizen, das Ergebnis wird graphisch festgehalten und gibt an der Wand auf einen Blick zuverlässige Uebersicht der Pressekampagne**). Sollten die redaktionellen Notizen die Höhe der erschienenen Anzeigen nicht erreichen, geht am gleichen Tage noch eine Massensendung neuer redaktioneller Notizen hinaus. In einer halben Stunde ist diese letzte Arbeit verrichtet, indem auf der Schreibmaschine



**) Bild 4
Schaubild, darstellend in zwei Kurven die Anzahl der in der Presse erschienenen Anzeigen und der zu gleicher Zeit aufgenommenen redaktionellen Notizen

ohne Farbband die Bundsotype-Matrize beschrieben, im „Rotafix" abgezogen und die Umschläge mit den Adreßschablonen der Zeitungen auf der „Elliott" adressiert wurden. Die kommende Woche wird sicherlich ein anderes Bild ergeben, denn von 100 Notizen bleiben immer zehn hängen, trotzdem wird man nicht verhindern können, daß die nächste Ausgabe des Zeitungsverlags unter Kleine Mitteilungen — Ungehörige Zumutungen — wieder einen Hinweis bringt. Aber auch die Anzeigen und wichtigen Notizen der Konkurrenz sollten gesammelt werden. Große Firmen können u. U. auch die Anzeigen und die Werbung der Konkurrenz graphisch festlegen, wenn die Gelder für diese Mehrarbeit zur Verfügung stehen.

Die erhaltenen Probenummern selbst werden im Zeitungsschrank in die Fächer A—Z verteilt, und zwar nach Orten geordnet. Sollten bereits ältere Exemplare vorliegen, werden diese herausgenommen und zum Altpapier geworfen.

Bis zum Briefposteingang wird die vom Vortage noch restierende Post ins Stenogramm gegeben. Die von der Direktion durchgesehene Vormittagspost wird nach Erhalt sortiert. Erledigte Schriftstücke wandern sofort in den Ablegekorb, die wichtigsten Schreiben bleiben zur eigenen Erledigung zurück, während die weniger wichtigen Angelegenheiten dem übrigen Personal zur Erledigung übergeben werden.

Inzwischen sind dann auch die ersten Besucher gekommen. Es bleibt einem überlassen, diese, fast ausschließlich Vertreter der Reklamebranche, persönlich oder durch Stellvertreter zu empfangen. Gut ist es jedenfalls, jeden anzuhören. Gedanken sind vielseitig, und neue Anregungen bringen Fortschritt. Zudem sichert ein guter Empfang auch eine befriedigende Empfehlung. Der Nachmittag bringt die Hauptarbeit mit der Behandlung des gerade auf dem Plan stehenden Stoffes. Die wichtigsten literarischen Ausarbeitungen dürfen, da der Reklamefachmann vielfach ein Idealmensch ist, in den Abendstunden zu Hause gemacht werden. Die größere Ruhe daheim sichern auch ein besseres Werk.

Wieviel Personal gehört eigentlich zu einer Reklameabteilung? Zunächst der Leiter selbst. Als Stellvertreter eine Person, die nach einigem Anlernen die Materie mit Geschick beherrscht. Zwei Stenotypistinnen, ein Bote zum Verpacken der Drucksachen usw., zur Bedienung der verschiedenen Apparate, ein Photograph. Je nach Größe des Werkes kann diese Mindestzahl verringert oder vergrößert werden. Besondere Beachtung muß die Lage des Büros finden. Eine gute Direktion wird ihren tüchtigen Reklameleiter auch mit Erfolg zu steuern wissen.

II. Mittel zum Ziel

Nicht die Finanzen sollen als Mittel zum Ziel in den Vordergrund rücken, sondern Büromaschinen und andere Hilfsmittel, die uns den erfolgreichen Weg vermitteln. Der nächstliegende Gedanke in der beabsichtigten Organisation wird sein: Wie komme ich mit den besten und preiswertesten Maschinen zu einem guten Ergebnis, wie spare ich Zeit, Geld und Arbeit, welche Organisation muß ich treffen, um mit einem verhältnismäßig kleinen, aber geschulten und arbeitswilligen Stab eine erfolgreiche Arbeitsleistung übersichtlich und leicht durchzuführen.

*) Fortsetzung aus Heft 19, S. 407.

Digitized by Google

Das Wort in der Schrift herrscht in der Werbe- und Verkaufsabteilung vor, und so wird denn auch die Schreibmaschine nie ruhen können und dürfen. Es gibt aber viele Schriftstücke, manchmal von so großem Umfang, die sicherlich auf eine andere Art und Weise hätten geschrieben oder hergestellt werden können. Der Drucker ist zu teuer, außerdem geht der Stil verloren, der Durchschlag ist nicht immer sauber und leserlich, zudem bei vielen Exemplaren immer noch zeitraubend. Da sollte man an eine Vervielfältigungsmaschine oder an einen Schnelldrucker denken. Es gibt hierin viele Erzeug-

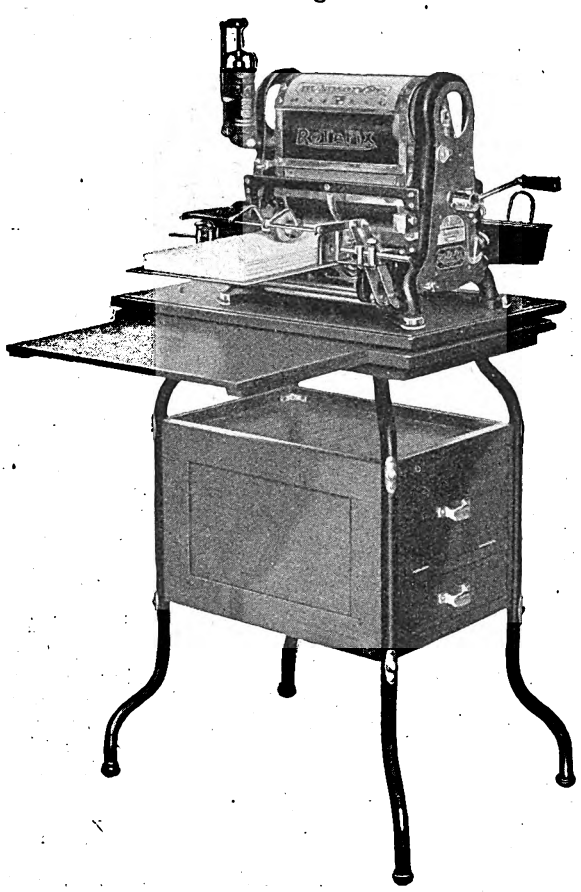


Bild 5. Schnelldrucker für die Reklame-Abteilung, Fabrikat „Rotafix"

nisse, inländische und ausländische, doch wenige in wirklicher Vollendung. Das richtige Erzeugnis zu finden, sollte jedem Kaufmann leicht fallen, zudem auch jede Preisklasse berührt wird. Oberster Grundsatz, auch des kleinsten Betriebes, sollte sein, einen derartigen Apparat zu besitzen, der Arbeitserleichterung mit Erfolg verbindet. Ganz große Betriebe werden sogar noch weitergehen und zu einer vollständigen Druckereieinrichtung — eines kleinen Tiegels oder einer Schwarzpresse — greifen. Dieser Aufsatz aber soll eine deutsche Maschine behandeln, die als eine der besten Schnelldrucker angesprochen werden kann und bis zu 6000 Drucke mit Bild und Text in einer Stunde liefert.

Es ist der Rotafix. Er berührt die Preisklassen von 300 M. bis 1500 M. Seine beiden letzten Modelle weisen elektrischen Antrieb auf. Die Höchstleistung aber liegt nicht nur bei dem letzten Modell, sondern auch das billigste bringt ansehnliche Leistung mit sich, so daß auch kleinere Betriebe in diesem Erzeugnis eine durchaus vollkommene Maschine besitzen. Dieser Schnelldrucker stellt bis auf Din-A 4-Format Drucksachen her. Die Vorlage liefern stets die Abteilungen, welche Arbeiten verlangen. Es ist also bei diesem Apparat nicht eine Person erforderlich, welche sich sonst ausschließlich mit einer ähnlichen Maschine beschäftigen müßte. Der Druck selbst wird von dem angelernten Boten der Reklameabteilung oder einer anderen vertrauten Person, die auch als Ersatz einspringt, vorgenommen. Selbst bei unverhältnismäßig vielen Arbeiten wird alles in der denkbar kürzesten Zeit bewältigt, so daß diese Beschäftigung nur als Nebenarbeit angesprochen werden kann.

Der Arbeitsgang der Maschine ist etwa folgender: Zwei rotierende Walzen tragen eine Seidengaze, über die eine Gummihautmatrize gespannt wird, welche auf ihrer Fläche das Original der herzustellenden Arbeit trägt. Die Farbzuführung ist automatisch und mit der Hand von Zeit zu Zeit zu regeln, oder aber durch Tubenauftrag nach einer bestimmten Anzahl von Drucken. Farbverteilungs- bzw. Verreibwalzen sorgen für einen gleichmäßigen Druck. Die Papierzuführung ist ebenfalls automatisch, kann aber auch durch Handanlage geschehen. Jede Umdrehung bringt auch einen einwandfreien Druck mit sich. Eine Mikrometerschraube dient zur Erzielung zarter oder kräftiger Schriftzüge. Der elektrische Antrieb läßt sich in der Geschwindigkeit regulieren. Der Druck kann in den verschiedensten Farben vorgenommen werden, ja, selbst Mehrfarbendrucke lassen sich unter Beachtung besonderer Sorgfalt sehr sauber herstellen. Die Vorlage, also die Gummihautmatrize, ist äußerst leicht herzustellen.

Werbeschreiben, welche möglichst naturgetreu werden sollen, werden heute nicht mehr einzeln mit der Maschine geschrieben. Es hat sich gezeigt, daß in den meisten Fällen die individuelle Linie eines mit der Maschine geschriebenen Briefes durch einen vervielfältigten Brief kaum unterbrochen wird. Die Gummihautmatrize der Maschine wird in diesem Fall mit der Schreibmaschine beschrieben, aber ohne Farbband. Die Typen drücken sich also auf der eingespannten Vorlage blind aus. Handschriftliche Zusätze, Unterschriften können wie auf gewöhnlichem Schreibpapier vorgenommen werden. Die Herstellung der Vorlage also ist die erste Anfertigung eines Schriftstückes. Auch Klischees lassen sich in die Matrize eindrücken, Briefköpfe herstellen oder Zeichnungen und photographische Aufnahmen gut wiedergeben. Eine solche Maschine stellt also augenblicklich fast jeden nur gewünschten Druck her, und diese Ergebnisse sind auch bei großen Auflagen billiger, bei kleinen Auflagen bedeutend billiger als Druckarbeiten, dabei nicht minder sauber. Jede Stenotypistin beschreibt nach Anweisung die Gummihautmatrize, so daß jede Abteilung die von ihr bestellte Druckarbeit schon vorbereitet, dem Werke also den Mann erspart, der die sowieso anzufertigende Erstschrift nochmals herstellen müßte, welch letztere Arbeit bei allen Apparaten die meiste Zeit beansprucht.

Eine Rentabilitätsrechnung dürfte jeden Reklamefachmann interessieren.

In der Zeit vom 1. Januar bis 30. Juni 1929 wurden von einem Werk mit etwa 2000 Arbeitern verbraucht:

183000 Blatt Abzugspapier Presto zu M. 6,— für 1000 Blatt	M.	1 098,—
23 Karton à 24 Blatt Matrizen, also 552 Matrizen, 1 Karton zu M. 8,—	„	184,—
36 Tuben Farbe à M. 5,—	„	180,—
Korrekturlack, Entwickler, Strom, Wartung etwa	„	35,—
Gesamtunkosten für die Dauer eines halben Jahres	M.	1 497,—

Digitized by Google

Insgesamt wurden 552 verschiedene Arbeiten geliefert, täglich also im Durchschnitt 3 Arbeiten. Die Gesamtarbeiten verteilen sich wie folgt:

Reklame- und Verkaufsabteilung:

Für Typenbeschreibungen, Vertreterrundschreiben, Schemabriefe, Zeitungsinformationen, interne Briefbogen, Behandlungsvorschriften in Buchform gebunden (!) usw., 52000 Bl., das Tausend zu M. 6,—	M. 312,—
Anteilige Kosten für Zubehör, wie oben skizziert	„ 120,—
	M. 432,—

Betrieb:

Formulare, Monteurbriefe, Reiseberichte, Karteikarten, Vordrucke, in Blocks geheftet, Anweisungen, gängige Betriebsdrucksachen, 131000 Blatt, das Tausend zu M. 6,—	M. 786,—
Anteilige Kosten für Zubehör, wie oben skizziert	„ 279,—
	M. 1065,—

Die Unkosten für alle mit dem Rotafix angefertigten Arbeiten würden sich ohne den Apparat wie folgt stellen:

2 Stenotypistinnen zu je rund M. 200,— monatlich	M. 2400,—
Druckereimehrkosten etwa 50 Prozent auf etwa 50000 Blatt	„ 210,—
	M. 2610,—
Abzüglich der Generalunkosten für die Rotafixarbeiten	„ 1497,—
ergibt sich eine Ersparnis von	M. 1113,—

wodurch sich der in der Anschaffung auf 1500 M. stellende Apparat nahezu in einem halben Jahr bezahlt gemacht hat.

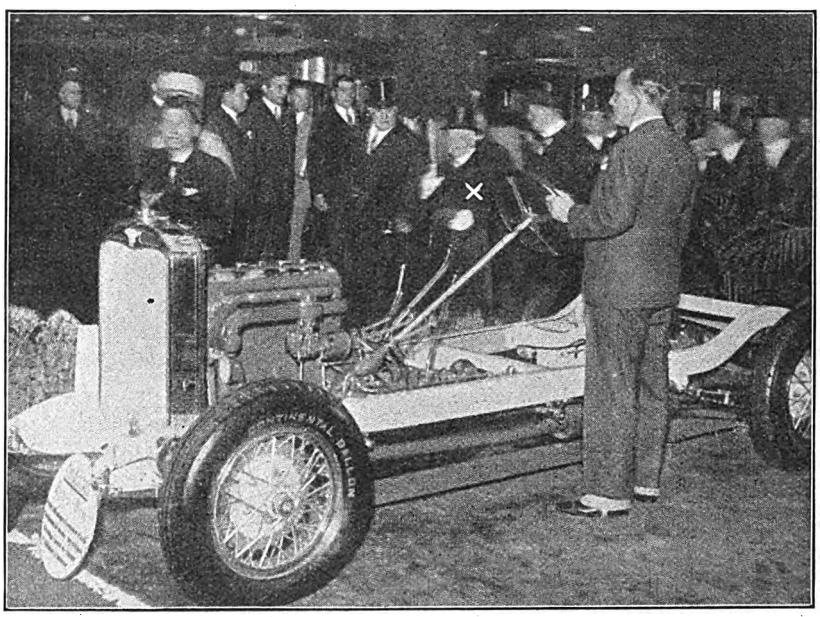
Wie aus obiger Aufstellung ersichtlich, ist der Apparat zu fast zwei Dritteln für Betriebsarbeiten in Anspruch genommen. Letztere sind im zweiten Halbjahr im Zunehmen begriffen, so daß sich im nächsten halben Jahr noch ein anderes Bild zeigen wird. Rentabilität ist oberster Grundsatz!

(Fortsetzung folgt) *1666*

(Schluß von Seite 452)

Radstand	3720 mm
Spurweite	1450/1500 mm
Chassislänge	5033 mm
Chassisbreite	1765 mm
Karossable Länge	3390 mm
Kleinster Bodenabstand . .	210 mm
Höchster Punkt einer geschlossenen Karosserie etwa	1700 mm
Sitzbreite, hinten, oberhalb der Armlehnen	1350 mm
Reifendimension SS 32×6,20 oder Bibendum 16×50.	

Die Räder tragen die Hering-Universalnabe, so daß Drahtspeichen-Vollscheiben- oder Sankey-Stahlspeichenräder verwendet werden können.



Präsident Doumergue (×) besichtigt mit besonderem Interesse den Stand der deutschen Firma Wanderer-Werke

Wanderer

Die Firma, die zurzeit nur noch einen Typ, und zwar den so hervorragend durchkonstruierten 10/50-PS-Sechszylinder herstellt, ist in Frankreich ebenso wie überall in der Welt als ein den Präzisionsmaschinenbau (Schreibmaschinen-, Rechenmaschinen-, Werkzeugmaschinenbau usw.) pflegendes deutsches Qualitätswerk bestens bekannt. Der Präsident der französischen Republik hat daher sich auch auf dem Wanderer-Stand längere Zeit aufgehalten und sich über die Hochwertigkeit der Konstruktionseinzelheiten des Chassis sehr lobend ausgesprochen. Wir haben über diesen Wanderer-Typ schon häufiger berichtet und beschränken uns daher darauf, nachstehend nur einige kurze Angaben zu machen. Der Wagen hat:

Bohrung	72 mm
Hub	104 mm
Drehzahl, normal	3000 Umdr./Min.
Gebremste Spitzenleistung . . .	52 PS
Zündung	Magnetzündung
Kupplung	Mehrscheibenkupplung, trocken
Untersetzung im Gang	1=1:3,62; 2=1:1,73; 3=1:1; rückwärts = 1 : 4,94
Vierradbremse	Lockheed-Ate
Spurweite, vorn, hinten	1420 mm, 1420 mm
Radstand	2900 mm
Gewicht des Fahrgestells	1050 kg

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

Digitized by Google

Ergebnisse
einer 20 000-km-Nürburg-Prüfungsfahrt

Bei der Propagierung der Einzelmarken kehrt immer die Bezeichnung „vollkommenstes Fahrzeug" wieder; es gilt schon als Bescheidenheit, wenn die Einschränkung „seiner Klasse" gemacht wird. Die Reklame der Superlative wirkt nicht nur unglaubwürdig; mit der Zeit langweilt sie sogar. Der Leser gewinnt kaum mehr einen guten Eindruck, da das eintönige Wiederholen ähnlicher Phrasen tatsächlich mehr ermüdend, als anregend wirkt. Wichtig ist jetzt nicht mehr, allein davon zu sprechen, daß die Ma-

Der NSU 405 vor der Tankstelle am Nürburgring

schine tatsächlich die letzten Verbesserungen aufweist, welche die Technik erzielt hat, wichtig ist auch nicht, den generellen Ausdruck für diese Vervollkommnungen zu finden, wichtig ist vielmehr, die technische Vollkommenheit des Fahrzeuges mit Ziffern zu belegen, die aus der Praxis heraus gewonnen wurden, die jedermann verstehen und glauben kann, weil eben alle Elemente den Tatsachen entsprechen und mit genauen Daten belegt werden können. Aus dieser Erkenntnis wurde der Entschluß gefaßt, eine praktische Probe der technisch-wirtschaftlichen Leistungen des NSU-Wagens zu versuchen. Eine Limousine des 7/34-PS-1,8-Liter-Modells, der Typ „NSU 405", wird jetzt auf den Markt gebracht. Er weist wichtige Verbesserungen auf. Es soll aber nicht von diesem gesprochen werden, obzwar z. B. die ganze elektrische Einrichtung sowohl in bezug auf Krafterzeugung als auch Kraftansammlung um vieles verstärkt worden ist, die Kühlung durch Pumpe statt durch Thermosiphon erfolgt, die Kurbelwelle zweckentsprechende Veränderung zeigt, um kritische Tourenzahlen zu beseitigen, die Vergasereinstellung eine Verbesserung erfahren hat, usw., sondern es sollen nur die Resultate, die tatsächlich erreicht worden sind, beleuchtet werden.

Um festzustellen, ob das ins Auge gefaßte Ziel erreicht werden kann, wurden zunächst Versuche angestellt, die in den Laboratorien und in den Versuchsabteilungen der NSU-Werkstätten durchgeführt wurden. Diese wissenschaftlichen Proben sind aber eigentlich nur für den Techniker aufschlußreich. Dem kaufenden Publikum müssen also praktische Fahrergebnisse gebracht werden. Es wurde deshalb eine Serienlimousine auf den Nürburgring und in eine Tag- und Nachtfahrt über eine Wegstrecke von 20 000 km — ohne Unterbrechung — geschickt. Eine Beschreibung dieser Prüfungsfahrt müßte furchtbar eintönig ausfallen; man könnte nur immer und immer wieder sagen, daß man tagaus, tagein mit 50 km Durchschnittsgeschwindigkeit gefahren ist, daß die Schwankungen der Minimal-Geschwindigkeiten durchaus gering waren und sich einmal in der Toleranz von 2 Prozent bewegten, mit Ausnahme von 2 Tagen, wo sie wegen der Witterungsverhältnisse annähernd 6 Prozent erreicht hatten. Eintönig wäre die Beschreibung auch deshalb, weil effektiv gar nichts vorgekommen ist, was die Funktion der Maschine irgendwie beeinflußt hätte. Auch die notarielle Kontrolle dieser Probe bestätigt diese — erfreuliche — Eintönigkeit.

Wenn man also über die technische Seite in erster Linie nun sagen kann, daß die maschinellen Funktionen untadelhaft waren, so muß man die wirtschaftliche Seite doch etwas näher betrachten, denn diese bedeutet tatsächlich mit die Hauptsache für den Autobesitzer und für die Verbreitung der Kraftwagenbenutzung überhaupt. — Ein Sechszylindertyp von 1¾ Liter Hubvolumen bildet heute tatsächlich eine Ausnahme in der Staffelung der Modelle, weil der 2½-Liter-Wagen als Regel gilt, wohl hervorgerufen durch amerikanische Einflüsse, obzwar die Verhältnisse in Amerika und Europa in bezug auf den Wohlstand der Bevölkerung ganz verschieden sind. Die Kundschaft verlangt nun eben einmal einen modernen Wagen und überläßt es dem Techniker, einen solchen zu schaffen, mit der Maßgabe, daß auf die Wirtschaftlichkeit des Wagens ein besonderes Augenmerk gerichtet wird. Und die wirtschaftlichen Resultate des „NSU 405" haben sich bei der Prüfungsfahrt tatsächlich als befriedigend erwiesen. —

Die Prüfungsfahrt auf dem Nürburgring wurde nicht zuletzt auch deshalb durchgeführt, weil man praktisch feststellen wollte, wie sich der Wagen in bezug auf Kosten für allenfalls auftretende Reparaturen und sonstige Instandsetzungen verhält. Der Nürburgring-Wagen, der insgesamt 24 000 km gefahren ist, hat keinerlei Kosten für Reparaturen verursacht. Dies ist aber eines der Elemente, die, weil sie nicht in einer logischen Prognose auf-

Zeit- und Verbrauchskontrolle vor dem Deka-Pneu-Lager

Digitized by Google

gestellt werden können, praktisch bewiesen werden müssen. 24 000 km bedeuten für viele Autobesitzer einen Jahresgebrauch des Wagens, der, ohne etwas für Reparaturkosten zu erfordern, selten ist. 24 000 Kilometer können aber auch eine relativ geringe Anforderung an die Leistung eines Fahrzeuges sein, wenn der Wagen ausschließlich auf Straßen benutzt wird, wie man sie z. B. in gewissen Flachländern in Europa antrifft.

Die Probe auf dem Gelände des Nürburgringes muß indessen mit einem anderen Maßstab gemessen werden. Zur verständlichen Darstellung, wie groß die diesbezüglichen Anforderungen waren, genügen einige Zahlenangaben: 170 Kurven, 700 m Höhenunterschiede, Steigungen bis zu 17 und sogar bis zu 27 Prozent, und all dies auf einer Rundstrecke von nur 28,26 km. Diese Ziffern werden noch durch eine andere Tatsache bestätigt: „den Reifenverbrauch". Führende Reifenfirmen haben einwandfrei festgestellt, daß gute Qualitätsreifen auf solchen Dauerfahrten nicht einmal $^1/_{10}$ der sonstigen normalen Lebensdauer haben, und diese Feststellung wurde durch unsere Prüfungsfahrt erneut bewiesen, obzwar die durchgehend gefahrenen Deka-Reifen außerordentliche Widerstandskraft zeigten.

Die Prüfungsfahrt hat wirtschaftliche Elemente hervorgebracht, die notwendig waren, um einen Vergleich zu machen, wie sich der „NSU 405" zu anderen Sechszylinderwagen verhält, die ein Hubvolumen von bis zu 2½ Liter haben. Die notarielle Kontrolle hat ergeben, daß der mittlere Benzinverbrauch bei 50 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit, mit vollbesetztem Wagen, auf dieser schwierigen Strecke nur 12,2 Liter und der Oelverbrauch nur 0,3 Liter pro 100 Kilometer betrug.

* * *

Auszug aus der notariellen Bescheinigung (Reg.-Nr. 1393 für 1929) in Nürburg (Ziel und Start des Nürburgringes vom 24. August 1929)

Eine Limousine „NSU 405" der Automobil-Aktiengesellschaft Heilbronn a. N., Fahrgestellnummer 13 623, Motornummer 14 034, 7/34 PS (1,8 Liter), Eigengewicht des Fahrzeuges 1200 kg, startete am 5. August 1929, nachmittags 6,50 Uhr, auf dem Nürburgring zum Zwecke einer Dauerprüfungsfahrt. Beim Start zeigte das Tachometer des Fahrzeuges 2131 Kilometer.

Das Fahrzeug fuhr Tag und Nacht ununterbrochen auf dem Nürburgring und wurde von dem unterzeichneten Notar verschiedentlich beobachtet. Am 10. August 1929 ließ der unterzeichnete Notar rund 1000 Kilometer Fahrzeit dadurch überwachen, daß er Angestellte seines Büros etwa 1000 Kilometer mitfahren ließ. Bei diesen Stichproben ergaben sich folgende Werte: Es wurden gefahren 36 Runden in 20 Stunden, 24 Minuten reiner Fahrzeit.

Die Ablesung des Tachometers zeigte eine Streckenlänge von	1028,6 km
36 Runden der Nürburgringbahn, die Runde zu 28,264 km, ergibt eine effektiv gefahrene Streckenlänge von	1017,5 „
Differenz	11,1 km

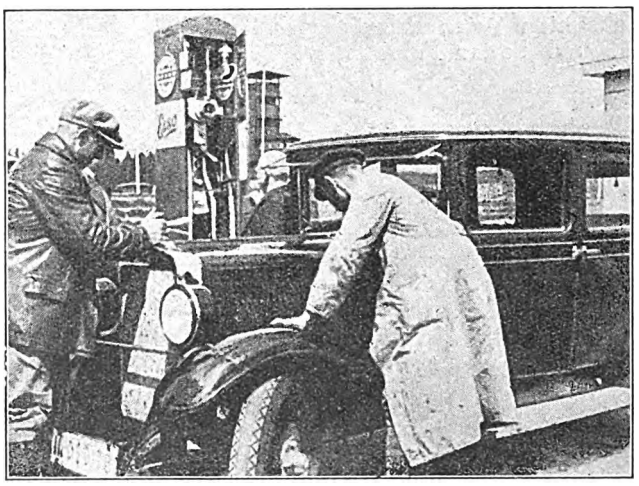
Es ergibt dies eine Differenz von 1,07 Prozent zugunsten der Tachometerlänge. Diesen Differenzsatz berücksichtigt, hat das Fahrzeug in den 36 Runden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 50,1 Kilometer pro Stunde entwickelt.

Für diese 36 Runden wurden an Benzin verbraucht 127 Liter. Dies ergibt einen Benzinverbrauch, auf 100 Kilometer berechnet, von 12,48 Liter. An Oel wurden für diese Runden verbraucht: 2,6 Liter, mithin auf 100 Kilometer berechnet: 0,25 Liter. Bei Beginn der 36 Runden zeigte das Tachometer 7250 Kilometer an und bei Beendigung der Fahrt 8278,6 Kilometer. Das Fahrzeug war belastet mit zwei Personen. Als Brennstoff wurde die Marke „Esso" getankt.

Am 21. August 1929 wurden die Prüfungsfahrten nochmals in der gleichen Weise überwacht. Diesmal wurden 40 Runden gefahren mit einer reinen Fahrzeit von 22 Stunden 42 Minuten.

Nach dem Tachometer betrug die Streckenlänge	1135,2 km
Die Bahnlänge bei 40 Runden beträgt . .	1130,5 „
Differenz	4,7 km

Es ergibt dies eine Differenz von 0,4 Prozent zugunsten der Tachometerlänge. Diesen Differenzsatz berücksichtigt, hat das Fahrzeug in den 40 Runden eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 49,9 Kilometer pro Stunde entwickelt. Für diese



Betriebsstoff- und Oelkontrolle

40 Runden wurden an Benzin 135,5 Liter verbraucht. Dies ergibt einen Benzinverbrauch, auf 100 Kilometer berechnet, von 11,96 Liter. An Oel wurden für diese Runden verbraucht 3,98 Liter, mithin auf 100 Kilometer berechnet: 0,36 Liter.

Bei Beginn dieser 40 Runden zeigte das Tachometer 19 864,8 Kilometer. Bei Beendigung der Fahrt 21 000 Kilometer.

Das Fahrzeug zeigte auf der Waage bei Beginn der Fahrt 1440 kg. Diese Belastung wurde beibehalten. Als Brennstoff wurde die Marke „Esso" getankt.

Am 23. August 1929, abends 9,10 Uhr, wurde die Prüfungsfahrt beendet. Das Tachometer zeigte 22 398 Kilometer an. Bei Beginn der Prüfungsfahrt zeigte das Tachometer 2131 Kilometer. Nach dem Tachometer gemessen wurden somit gefahren: 20 267 Kilometer.

Unter Berücksichtigung der Tachometerdifferenz vom 10. August 1929 mit 1,07 Prozent, vom 21. August 1929 mit 0,4 Prozent und der sich hieraus ergebenden Mitteldifferenz von 0,735 Prozent hat das Fahrzeug vom Beginn der Prüfungsfahrt bis zur Beendigung derselben insgesamt 20 118 Kilometer auf dem Nürburgring zurückgelegt.

Digitized by Google

Die 20000-Kilometerstrecke wird mit 50 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit in der Stunde gefahren, weil diese Geschwindigkeit praktisch vollkommen genügt, denn auch mit größeren Wagen wird man im allgemeinen auf schwierigem Weggelände solch mittlere Geschwindigkeiten kaum überschreiten. Der größere Zylinderinhalt hat für die Mehrzahl der Interessenten seiner Gebrauchswagen nur geringe Bedeutung, wirtschaftlich bedeutet er eine Belastung, die das Budget fortlaufend ungünstig beeinflußt, während die eventuellen Vorteile nur sporadisch sind. Vergleicht man den Verbrauch des „NSU 405" von 1,8 Liter mit dem eines etwa 2,5-Liter-Sechszylinders, so ergibt sich nebenstehendes Bild:

Also fährt der „X"-2,5-Liter-Wagen um 0,254 : 0,179 oder 0,075 RM. je Kilometer teurer.

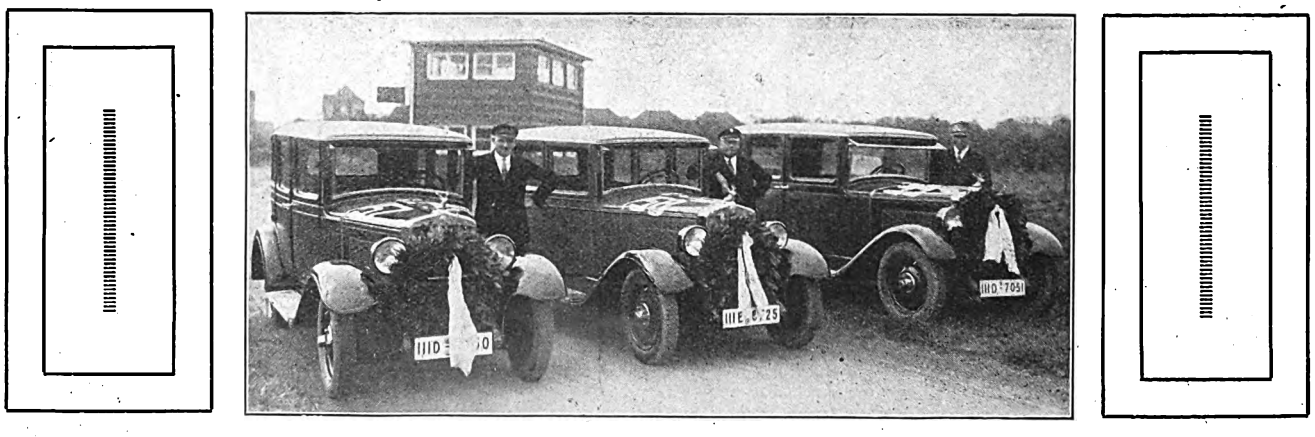
Eine Ersparnis von nur 7½ Pfennig für jedes Kilometer an direkten Kosten kann klein erscheinen, aber mit 20 000 multipliziert ergibt es etwa 1500 RM., die jährlich erspart werden und in wenig mehr als drei Jahren den Kauf eines neueren, moderneren Typs des Fabrikates gestatten.

Die Zerreißprobe auf der Nürburgring-Prüfungsstrecke mit diesem Modell, das als Sechszylinder die bekannten guten Fahreigenschaften, hoher Elastizität und besten Fahrkomfort besitzt, hat also einwandfreie Resultate ergeben. Das technische Prüfungsergebnis hat praktisch die große Wirtschaftlichkeit des Typs „NSU 405" ergeben. *1763*

Vergleich der feststehenden Kosten für eine 4sitzige Limousine bei 20 000-Kilometer-Wegstrecke pro Jahr

	1,8-Liter-„NSU" (Typ 405) Mark	2,5-Liter-„X" Mark
A. Feststehende Kosten		
1. Steuer	250,—	350,—
2. {Kasko-/Haftpfl.-} Versicherung	360,—	490,—
3. Amortisation	1 150,—	1 600,—
4. Verzinsung	460,—	640,—
	2 220,—	3 080,—
oder per km	0,111	0,154
B. Veränderliche Kosten		
1. Bereifung	0,015	0,027
2. Brennstoff	0,049	0,068
3. Oelverbrauch	0,004	0,005
	0,179	0,254

NSU-Sieg auf der Langstreckenfahrt für kompressorlose Tourenwagen des ADAC. auf dem Nürburgring am 29. September 1929



Das NSU-Team, das die Große Goldene Medaille des ADAC. und die Große Goldene Medaille mit Ehrendiplom für die drei Fahrer erringen konnte

Mitteilungen aus der Industrie

Magirus-Omnibusse in Holland

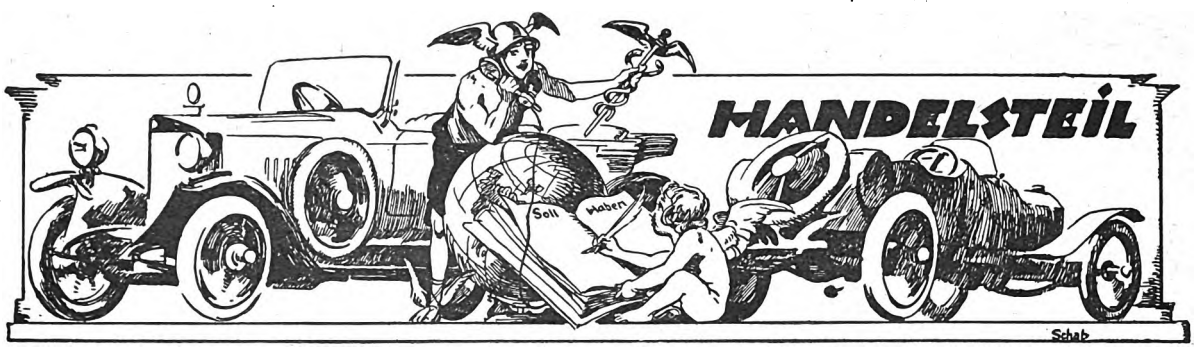
Es dürfte nicht allerseits bekannt sein, daß die Städtische Straßenbahn in Amsterdam ausschließlich das Fabrikat „Magirus" besitzt und 52 große Omnibusse im Dienst hat. Ausschlaggebend für Nachbestellungen waren stets Faktoren, welche den Magirus-Fahrzeugen eine bestimmte Note geben. Wirtschaftlichkeit, gute Fahreigenschaften, Verarbeitung allerbester Materialien und dadurch größte Widerstandsfähigkeit, die Möglichkeit voller Raumausnutzung und dadurch Mehreinnahme durch die größere Anzahl der beförderten Fahrgäste seien nur kurz neben weiteren, nicht unbedeutenden Vorzügen genannt.

In der Hauptsache läuft der Magirus-Omnibus des Typ „MM 4", der auch bereits in mehreren hundert Exemplaren von Seiten der Deutschen Reichspost bezogen wurde und in vielen Bezirken der deutschen Reichspostdirektionen zu finden ist. Die Behörden wie auch private Unternehmen sehen in diesem Typ ein Fahrzeug, das in der Praxis allen gestellten Anforderungen nicht nur gerecht wird, sondern diese noch übertrifft. Der 100-PS-6-Zylinder-Maybachmotor verleiht dem Fahrzeug ein jähes Anzugsmoment und ein elastisches, fast schaltungsfreies Fahren. Durch seine Kraftreserven bewältigt der Motor während der Hauptverkehrszeiten Spitzenleistungen spielend. Eine gut durchgebildete Sonderkonstruktion des Niederrahmenfahrgestells bringt eine günstige Schwerpunktlage mit allen ihren Vorteilen mit sich.

Es soll hier nicht der Zweck sein, katalogmäßig die Gesamtausstattung aufzuführen, wohl aber können alle guten Eigenschaften dahingehend zusammengefaßt werden, daß ein „Magirus" Qualität bedeutet und daß das Fahrzeug, welches diesen Namen trägt, nie Enttäuschung bereitet.

So ist denn auch Holland mit diesem deutschen Fabrikat sehr zufrieden.

Digitized by Google



Fragen der Bereifungsindustrie

Ueberblick — Rationalisierung, Normung, Konzentration — Ungesunde Unterbietungen durch Konzessionen an die Großabnehmer — Das Qualitätsproblem

Von Frank Arnau

Abgesehen von den gerade in der jüngsten Gegenwart ziemlich nahe an die Fabrikationsreife herangebrachten Laboratoriumsarbeiten zur Gewinnung synthetischen Gummis, zeigen die Betriebe der Gummi- bzw. der engeren Bereifungsindustrie vorwiegend eine fabrikatorisch voranschreitende Vervollkommnung ohne grundlegende Aenderungen der Rohstoffbelange; nur die Gewebegestaltung weist bedeutende Neuerungen auf. Ueber die Bedeutung des künstlichen Gummis für die praktische Auswertbarkeit in der Produktion kann noch nicht gesprochen werden, da die grundlegende Preisfrage noch ungeklärt ist. Gutem Vernehmen nach sollen allerdings die letzten Ergebnisse der diesbezüglichen Arbeiten der I. G. Farbenindustrie einen positiven Erfolg in greifbare Nähe gerückt haben, ohne daß die Fabrikation synthetischen Kautschuks etwa die Stufe der Erzeugung der Kunstseide erreicht hätte.

Rein statistisch gesehen muß bei allen Berechnungen beachtet werden, daß häufig in Industrie- wie in Zollstatistiken Kautschuk und Guttapercha kollektiv geführt werden; wir versuchen, die reinen Kautschuknenner zu verwerten.

Der natürliche Kautschuk muß importiert werden. Er wird gewonnen aus den Bäumen der Euphorbiazeen-Familie und aus den Brotbäumen der tropischen Zonen von Amerika, Asien und Afrika. Die besten Ergebnisse werden derzeit mit den aus Amerika auf die Malaiischen Inseln verpflanzten Hevea erzielt. (Es ist zu erwähnen, daß Guttapercha, von geringerer Elastizität als Kautschuk, ebenfalls ein reines Importgut ist und dem Kautschuk ähnlich aus den Bäumen der Sapotazea-Gruppe bestimmter Tropen gewonnen wird.) Die Rohstoffbasis erfuhr im Laufe der Jahre bedeutende Kulturgestaltungen; während 1905 etwa 59 320 Longtons von wilden Bäumen und nur 174 Longtons von Kulturen erzielt wurden, ergab das Jahr 1924 nur etwa 28 000 Longtons wilder Bäume gegenüber 386 703 Longtons von Plantagen. (Longton 1,016 Metertonne. Angaben rein für Kautschuk und Guttapercha.) In tausend Doppelzentner ergibt der approximative K.- und G.-Weltverbrauch von 159,7 in 1881 und 1727 in 1915 bereits für 1923 4194,6. Der Verbrauch in USA. erreichte bereits 1924 76.6 Prozent des Totals. Von diesen überragenden Mengen gingen etwa 70 Prozent an die Bereifungsindustrie, 14 Prozent auf wasserdichte Kleidung (Schuhwerk) und 16 Prozent auf alle anderen Gummiwaren.

In Deutschland waren 1907 in 426 Betrieben der Gummiindustrie 28 986 Personen beschäftigt. Im Jahre 1921 waren in 343 der GA. unterstellten Betrieben 41 026 (26 045 männliche, 14 981 weibliche Personen) tätig; Zusammenfassung. Ausscheiden lebensunfähiger und Konzentration lebensfähiger Betriebe zeigen diese Zahlen. In der reinen Bereifungsindustrie zeigen 24 Betriebe für 1926 (1. Juli) 7122 beschäftigte Personen (1. Oktober 7813), und in Millionen 13,3 (gegen 1925 17.6) M.. und 1927 19,072 M. Der Wert der verbrauchten Rohstoffe und Halbfabrikate (Rohkautschuk. regenerierter K.-Gewebe. Chemikalien. Stahlbänder. Diverses) zeigt für 1926: 96 272 000 und für 1927 118 056 000 M.

Die Angaben für das Jahr 1928 zeigen mit großer Klarheit die Bedeutung der Bereifungsindustrie: Die Zahl der Betriebe ist auf 23 gesunken. Die Zahl der beschäftigten Personen (nach dem Versicherungsstand) zeigt 9595 per 1. Januar, 9013 per 1. Oktober 1928. An Arbeitsstunden wurden 20 106 073 geleistet. Löhne und Gehälter erreichten 1928 19 081 273 M. Verbrauch: Rohkautschuk 51 160 161 M.. regenerierter Kautschuk 3 114 033 M., Gewebe 32 305 875 M.. Chemikalien 13 135 470 M.. Stahlbänder (für Vollreifen) 2 675 502 M., Diverses

Digitized by Google

2 921 209 M. Insgesamt Wert des Verbrauchs 105 312 250 M. Die Gesamtabsatzwertzahlen zeigen 195 422 762 M. Inland- und 20 404 939 M. Auslandlieferungen. Damit werden von dem Rohstoffimportsoll von 51 160 Millionen 20 404 Millionen M. durch Export eingebracht.

Auf Juni 1929 abgestellt und Juni 1928 gegenübergestellt zeigen die Bewegungen folgendes Bild:

	Juni 1928	Juni 1929	
Fahrraddeckenumsatz	869 786	912 575	
Einfuhr	47 218	25 285	
Fahrradschlauchumsatz	675 829	751 090	
Einfuhr	15 564	6 816	
Personenwagenlaufdecken . .	121 947	145 099	
Einfuhr	7 929	28 441	(!)
Riesenluftdecken	10 084	12 878	
Einfuhr	218	1 417	(!)
Personenwagenluftschläuche .	117 107	142 964	
Einfuhr	19 084	21 528	
Kraftraddecken	78 091	83 196	
Einfuhr	237	3 701	(!)

Die ersten sechs Monate des Jahres zeigen insgesamt die bedenklich stimmende Einfuhr von 178 324 Personenwagenlaufdecken, 15 102 Kraftraddecken und 7558 Riesenluftdecken; an Schläuchen entsprechend 133 826, 12 636, 7228. An dem im Wert maßgeblichen Personenwagendeckenimport steht USA. mit 81 465, Belgien mit 47 781. Sowohl aus den Gesamtumsätzen wie aus den Import- und Exportzahlen ergibt sich die Bedeutung der Fragen, von deren richtiger Erledigung nicht nur für die deutsche Bereifungsindustrie sondern auch für ihre Zubringeindustrien sehr viel abhängt.

Die innerdeutsche Reifenindustrie befindet sich, im Gegensatz zu ihrem Hauptabnehmer, der deutschen Automobilindustrie, in einer erheblich gesünderen Lage. Frühzeitigere Erkenntnis lebensnotwendiger Ausscheidungsprozesse, gründlicher Rationalisierung, scharfer Normung, besserer Konzentration schuf bessere Grundlagen der Prosperität. Allerdings darf nicht vergessen werden, daß ja die Reifenfabriken sich in einer günstigeren Allgemeinlage befanden und befinden; ihre Dispositionen sind weitaus einfacher zu halten als jene der Autoindustrie, ihre Produkte leichter herzustellen. Ins Gewicht fällt wohl vom Risikostandpunkt aus wesentlich nur die richtige Beurteilung der Rohstoffpreise — sicher liegt auch hier im Einkauf zu richtiger Zeit, also in der Marktlageerkennung, mit ein Weg zur Prosperität. Grundlegend unterscheidet sich aber die Lage der Reifenindustrie von jener der Kraftfahrzeugindustrie im weitesten Sinne durch bessere Preisvereinbarungen der Produzenten untereinander. Es bestehen Konditionsvereinbarungen, diesen sind auch die Importeure mit angeschlossen. Eine gewisse Konstanz der Preisbildung, der Preisinnehaltung ist somit — zumindest dem allgemeinen Konsum gegenüber — gegeben, und der Händlerschaft gegenüber ermöglichte sich eine Auslese, durch welche die Kreditrisiken erheblich herabgemindert werden konnten, ohne einen Idealzustand zu erreichen.

Wirtschaftlich ist der bedeutendste Schritt die Kristallisierung des sogenannten Continental-Konzerns gewesen, fabrikatorisch die starke Rationalisierung der Betriebe, des Absatzes — die Verbilligung wurde aber besonders durch eine gesunde Normung gefördert, die aus einer nicht mehr zu übersehbaren Zahl der sonderbarsten Dimensionen mit scharfem Schnitt die wichtigsten Abmessungen als Standarddimensionen herausgriff (meines Erachtens allerdings immer noch um einige Spezialdimensionen zuviel aufweisend.

Die Fabrik- und Betriebssituation ergibt folgende Konstellation:

Continental Coutchouc- und Guttapercha-Compagnie (Hannover) und in deren Konzern Peters Union AG., G. m. b. H. (Frankfurt a. M.), Excelsior (Hannover) und Polack-Titan (Waltershausen i. Th.). Diese vier Firmen stellen eine wirtschaftlich zusammengefaßte Gruppe mit einer Zentralverwaltung als Gesamtträger dar, wobei die einzelnen Betriebe nur untergeordnete Selbständigkeit besitzen. (Da die Liga-Gummiwerke [Frankfurt a. M.-Hausen] bereits früher zu Peters Union gehörten, müssen sie ebenfalls dem Konzern zugezählt werden; sie stellen nur Fahrradreifen her.) Gutem Vernehmen nach plant die tragende Firma Continental die noch schärfere Zusammenfassung der eigentlichen Bereifungsfabrikation; es ist damit zu rechnen, daß vielleicht einzelne der Unterfirmen spezielle Aufträge auf anderen Fabrikationsgebieten der Kautschukverarbeitung zugewiesen bekommen, während die reine Bereifungsherstellung noch weiter konzentriert wird. — Weitergehende Fusionsverhandlungen, so mit Phönix (Harburg-Wien) in Harburg a. d. Elbe, mit Metzeler, Calmon und einem weiteren Outsider, haben bisher kein positives Ergebnis für Continental gebracht, obzwar gerade bei Phönix Aussichten bestanden zu haben scheinen.

Die sogenannten „Einzelfirmen" der Bereifungsindustrie, die konzernfreien Fabriken, sind: Deka-Pneumatik, Berlin (Konzern der Deutschen Kabelwerke AG.), Deutsche Dunlop (Hanau a. Main), Metzeler (München), Phönix (Harburg a. d. Elbe); dann Gummiwerke Fulda, Vorwerk (Barmen), Clouth (Köln), stillgelegt, S. Herz G. m. b. H. (Berlin) — alle Vollgummireifen —; die Gummiwerke Calmon (Hamburg), deren Fabrikationsprogramm nicht feststeht. — Es verlautet, daß einzelne dieser Firmen, die bisher nur Vollgummireifen und Elastikbereifung hergestellt haben, die Fabrikation von Luft- bzw. Riesenluftreifen aufzunehmen gedenken. Man muß solchen Plänen bezüglich der Prosperität skeptisch gegenüberstehen. (Ihre Ursache ist wohl im wesentlichen nur in dem Zwang zu suchen, der durch die Verordnung über die Vollgummireifen und deren Abbau gegeben ist.)

Wir sehen also eigentlich ziemlich klare Verhältnisse: ein großer Konzern, kapitalkräftig, gut fundiert in allen Beziehungen, und unabhängige Firmen, die, zumindest in ihren ersten Adressen, absolut gleichwertig im Endprodukt sind. Die Fabrikation (von deren Gesamtweg der Laie kaum richtige Vorstellungen haben kann, die aber außerordentliche Erfahrung, Sorge und Vorsorge und stete Kontrolle bedingt) ist modern eingerichtet, die Rationalisierung durchgeführt, die Normung beinahe vorbildlich beendet, das Endprodukt tadellos. Wo sind dennoch auch in dieser wichtigen und bedeutungsvollen Industrie die ungesunden Kernprobleme? Weshalb gehen der Aktivseite der Handelsbilanz ansehnliche Beträge verloren, wobei doch die Verarbeiter selbst als Rohstoffkäufer die Passivseite belasten? Weshalb werden große Mengen ausländischer Reifen gekauft, obzwar ihre Preise sogar über den deutschen Fabrikpreisen liegen und nicht so gut in Stocks gehalten werden? Ja, da sogar die meisten ausländischen Fahrzeuge, die in Deutschland montiert werden, mit deutschen Reifen ausgerüstet sind (u. a. mehrere Modelle der General-Motors, dann Citroën, Ford und Fiat).

Abgesehen von einer Grundeinstellung zahlreicher Käufer, die, ohne daß derzeit diese Ansicht noch Berechtigung hätte, die führenden ausländischen Reifen über die inländischen Marken stellen, muß

Digitized by Google

ELEKTRISCHES LICHT

ODER

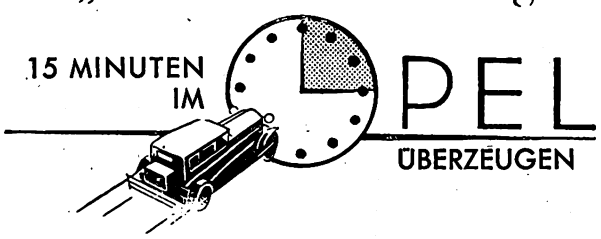
?

PETROLEUMLAMPE

Die Petroleumlampe ist fort, rostet auf dem Speicher, sie war gerade gut genug für unsere Großeltern. Wir aber sind modern, wir vergeuden nicht unsere Zeit mit altmodischen Dingen! Elektrisches Licht, Gas, Fernsprecher, Radio, vor etlichen Jahren noch unbekannt, — heute Allgemeingut! —

UND DAS AUTO?

Sie haben sich sicher oft die Frage gestellt: „Kann ich mir ein Auto leisten?“ und haben „Nein“ geantwortet. Versuchen Sie einmal, die Frage anders zu stellen: „Bin ich leistungsfähig ohne Auto?“ Dies ist ein neuer, aber berechtigter Gesichtspunkt. Vielleicht brauchen gerade Sie ein Auto ebenso nötig wie das elektrische Licht. Wenn Ihnen ein Opel auch nur wenige Mark täglichen Mehrverdienst bringt, so machen sich seine Unterhaltungskosten bereits bezahlt. Der 4/20 PS Opel ist der meistgekaufte Wagen Deutschlands, der deutsche Volkswagen. Der 8/40 PS Opel ist der billigste 6 Cylinderwagen Deutschlands, der geeignetste Familienwagen.



OPEL

Digitized by Google

in erster Linie beachtet werden, daß die Bereifung wohl mit am meisten als Reklamationsgebiet ausersehen ist. Gerade weil sehr viele Fahrzeuge von vornherein mit deutschen Reifen ausgestattet werden, ergibt es sich, daß bei Anständen sehr oft nicht einfach eine andere deutsche Marke gewählt wird, sondern gleich eine ausländische. Die Bereifung hat an sich sehr große Ansprüche zu befriedigen. Reibung, schärfste Art, Abnützung, Witterung (Regen, Sonne, Kälte und Wärme), unsachgemäße Behandlung (zu hoher oder zu niedriger Druck): eine Reihe von Faktoren sind am Werk, um des Reifens Leben zu verkürzen. Dennoch werden auch im Rahmen des normalen Verschleißes sehr oft Garantieansprüche an die Werke gestellt. Hier gleitet nun Berechtigtes und Unberechtigtes durcheinander, und ein sehr umständlicher Instanzenweg verägert den Kunden. Der bemängelte Reifen (Schlauch oder Decke) muß erst im Werk durchgeprüft werden. Langwierige Verhandlungen setzen ein, Korrespondenzen — allem voran aber muß der Kunde, der sich zunächst immer im Recht glaubt, bares Geld für den neuen Reifen vorlegen. Man bedenkt dabei selten, daß auch die ausländischen Reifen Schäden aufweisen, solche, die durch natürliche, und solche, die durch übermäßige Beanspruchung entstehen, und solche, die tatsächliche Fabrikationsmängel darstellen. Letztere sind in der Reifenfabrikation leider nicht absolut auszuschließen. Aber über diese Fragen hinaus ist es wohl das Gebiet einer Preispolitik, die in besonders präzisen Einzelfällen eben doch an der Qualität selbst rührt und so dem Konsum Schaden verursacht. Während also ein guter Kundendienst, der zunächst noch fehlt, dafür sorgen müßte, daß möglichst reichversorgte Stocks dem Kunden zur Verfügung stehen, daß die Prüfung etwas schneller — nicht immer erst im Werk! — erfolgt, daß also mehr Dienst am Käufer selbst geleistet wird, müßte darüber hinaus die Bereifungsindustrie den Kunden aufklären, daß mitunter auch Verstöße nicht auf das Schuldkonto der Reifenindustrie, sondern auf jenes der Kraftfahrzeugwerke zu setzen sind.

Es beginnt dabei mit der an sich durchaus begreiflichen Absicht des Kraftfahrzeugwerkes, am Einkauf zu sparen. Dieses Sparen kann zwei Gesichtspunkte zur Geltung bringen: an der Qualität und an der Quantität. Während solide Werke nun zweifellos schon aus Gründen der Sicherheit ihrer Abnehmer keinesfalls etwa minderwertiges oder zu gering bemessenes Stahlmaterial usw. einbauen werden (ganz seltene Ausnahmen sind schnell eliminiert worden), gilt es bei manchen Firmen zunächst als selbstverständlich, bei der Bereifung zumindest in der Dimension zu sparen. Das heißt, man kann ohne Uebertreibung feststellen, daß eine ganze Reihe der am Markt befindlichen Fahrzeuge eine Bereifung trägt, die etwas zu gering dimensioniert ist. Auch der Laie wird sofort einsehen, daß ein Reifen, der für das Gewicht, die Reibung usw. einer bestimmten Leistungsforderung zu klein ist, dessen Luftinhalt, dessen Flächenpolster, dessen Tragkraft also überbeansprucht werden, eine kürzere Lebensdauer haben muß als ein Reifen, dessen Wandbau, dessen Innendruck, dessen Tragkraft der geforderten Leistung entspricht oder gar sie übersteigt. Der letztere Zustand ist der ideale: Wenn ein Reifen nicht bis an die äußerste Grenze seiner Leistungsfähigkeit ausgenützt wird, sondern — wie es auch beim Motor ideal ist — gewissermaßen noch eine „Kraftreserve" besitzt. Die Kraftfahrzeugfabriken sparen am Reifen wenige Mark, und die Endkilometerleistung sinkt so sehr, daß dann der Kunde schließlich mehr Geld aufzuwenden hat, als wenn er von vornherein einen etwas teureren Reifen bekommen hätte.

Die Qualität des Reifens wird bestimmt von der Güte der Rohstoffe, also in erster Linie des Kautschuks und der Gewebe, dann von der sachgemäßen Verarbeitung. Die Qualität schwankt, fachlich gesehen, mit der Zahl der Gewebelagerungen, als deren niederste Grenze vierfache Lagen angesehen werden; bei ansteigenden Gewichten gehen diese Lagen in den Dimensionen der Riesenluftreifen bis zu zwölf Lagen. Es sind nun Fälle bekannt, daß von der Bereifungsindustrie die Lieferung minderwertiger Reifen, also in erster Linie Decken, gefordert wurde, um durch Einsparungen an der Bereifung das Endprodukt zu verbilligen. In vielen Fällen wurden solche Ansinnen abgelehnt, aber Vorschriften über die Dimensionierung mußten erfüllt werden; schließlich kauft ja die Kraftfahrzeugfabrik jene Dimension, die sie will; leider ist es nicht immer jene, die auch die zweckmäßigste wäre. Schon hier müßte eine Aufklärung der Kunden beginnen: man müßte seitens der Bereifungsindustrie klar und deutlich mit Gewichts-, Bremsleistungs- und Fahreigenschaftsaufstellungen dem Kunden sagen, was für einen Reifen er verlangen muß, um gut, also zum billigsten Kilometerpreis, zu fahren.

Die weitere, sehr ernste Hemmung ganz gesunder Zustände liegt in der meines Erachtens stark übersteigerten Rabatt-Bonus- und Superbonuspolitik der Reifenindustrie gegenüber den Kraftfahrzeugwerken. Während die Reifenhändler mit Rabattsätzen von 20 bis etwa 33⅓ Prozent als Maximum rechnen können — die Norm liegt näher bei der niedrigen Grenze —, werden den Kraftfahrzeugwerken nicht nur etwa 40 Prozent Rabatt gewährt, sondern es werden überhaupt Fabrikgrundpreise gegeben, die dann, teils als Nettopreis, teils als Bruttopreis mit 40 Prozent Rabatt und Bonussätzen bis zu weiteren 15 Prozent, den Reifen für erheblich weniger als den halben regulären Listenpreis abgeben. So ist der Verdienst der Kraftfahrzeugwerke, die meist fünffach bereift liefern, bei der Berechnung des sechsten bereiften Rades durchaus unbegründet groß. Die Bereifungsindustrie räumt solche ungesunden Rabatte aus der Erwägung ein, daß der Kunde dem Fabrikat, das er bei der Lieferung an den Rädern findet, treu bleibt. Die Praxis bestätigt diese Ansicht nicht immer.

Bei Abschluß dieser Betrachtungen ist die sehr wichtige Frage noch offen, wie sich die deutschen Reifenfabriken untereinander „finden" werden. Zweifellos würde eine richtige Gemeinschaftsarbeit stark dazu beitragen, die, nach Ausmerzung aufgezeigter

Digitized by Google

irriger Einstellungen, vollkommen unbegründeten Reifenimporte einzudämmen; da etwa 30 Prozent des Totalbedarfs importiert werden, kommen so hohe Beträge in Frage, daß allein deren Erhaltung an sich, sowie deren proportionelle Zuleitung an die keineswegs an Auftragsüberbürdung leidende Baumwollweberei erhebliche Bedeutung hätte. — Die ersten Schritte der Bereifungswerke untereinander müßten bezwecken, daß an die Stelle des Kampfes der Wettbewerb tritt. Es müßten vielleicht auch zunächst auf Grund der ja bekannten Produktionsmengen der einzelnen Werke — der Einzelfirmen wie des Continental-Konzerns — Quoten ausgearbeitet werden, so daß eine gewisse Konstanz erreicht wird; der wachsende Konsum, wie auch der sinkende, würde dann nicht neue Preispolitik bedingen, nicht Kampf bedeuten, sondern Anpassung auf elastischer Grundlage. Vielleicht würde durch eine solche Gemeinschaftsbasis auch der Kundendienst verbessert werden können, daß auch der Kraftfahrzeugindustrie gegenüber eine weitaus — nicht nur im Interesse der Bereifungsindustrie, sondern besonders auch der Konsumenten selbst — stärkere und erfolgreichere Stellung bezogen werden könnte, wird man nicht bestreiten können. Es ist vielleicht nicht ganz überflüssig, darauf zu verweisen, daß die Kapazitäten der Bereifungsindustrie weitaus größer sind, als es der gegenwärtige und für absehbare Zeit zu gewärtigende Verbrauch erfordert, daß die Bereifungsindustrie an sich vollkommen vom Konsum an Kraftfahrzeugen abhängt, und daß eben dieser Konsum stark nachläßt. Wenn nun auch die Reifenindustrie nicht ausschließlich von den Neukäufen abhängt — denn selbstverständlich bietet die laufende Zahl der Kraftfahrzeuge einen sicheren Kundenstamm —, so fallen doch die Vermehrungsmengen schon ganz erheblich ins Gewicht. Mit ihrem starken Abnehmen verbinden sich für die gesamte Bereifungsindustrie Probleme, die nicht übersehen werden sollten.

Im Interesse der deutschen Bereifungsindustrie selbst wie auch aus etwas weiterblickenden allgemein volkswirtschaftlichen Erwägungen wäre sehr zu wünschen, daß dieser an sich gutfundierte, überraschend leistungsfähige, rationell arbeitende Fabrikationszweig noch entschlossen auch die letzten Schritte unternimmt, um eine endgültige Konsolidierung der Absatz- und Lieferfragen und -preise zu erreichen. Wenn auf einem Gebiete das Importgut eliminiert werden kann, so sicher auf jenem der Kraftfahrzeugbereifung. Nicht durch irgendwelche Maßnahmen der hohen Hand, sondern durch kluges, klares, fabrikatorisch und kaufmännisch richtiges und einheitliches Vorgehen gegenüber den Großabnehmern, durch Ausarbeitung des Kundendienstes. *1775*

Langstreckendauerfahrt auf der Avus

Am 28. Oktober 1929 über 41 000 km in 33 Tagen, ohne zu halten, bewältigt

Zur Erprobung der Zuverlässigkeit, des Verbrauchs an Betriebsstoff und Bereifung, der Fahrsicherheit und des unbedingten Durchhaltens eines reinen Gebrauchsfahrzeuges wurde ein bereits vor seiner Langstreckenfahrt in Privatgebrauch gewesener rein serienmäßiger Chrysler-Wagen am 25. September auf der Avus, Berlin, gestartet. Das Fahrzeug hat in ununterbrochener Tag- und Nachtfahrt, unter strenger Kontrolle sowohl die einzelnen Runden wie die gesamte Veranstaltung und alle Phasen des Fahrverlaufes bis zu 41 000 km Non-stop-Fahrt zurückgelegt.

Da der Weltrekord, der in Amerika liegt, etwa 46 000 km beträgt, so ist damit zu rechnen, daß bereits im Lauf der nächsten Tage diese Welthöchstleistung durch die Fahrt des Chrysler-Wagens auf der Avus in der Distanz überboten werden wird. Darüber hinaus ist beabsichtigt, den Wagen weiter ohne Halt laufen zu lassen.

Die ganze Fahrt stellt eine reine Gebrauchswert- und Zuverlässigkeitsprüfung dar, bei welcher es nicht auf sportliche Lorbeeren ankommt, sondern auf den Nachweis, daß ein reines Gebrauchsfahrzeug, wie es bei jedem Händler zu erwerben ist, ohne auch nur ein einziges Mal den Motor stillstehen zu lassen, als auch vollkommen reparaturfrei eine Entfernung zu bewältigen vermag, die bereits den Erdumfang weit überschritten hat.

Die Fahrt findet, um ihr von vornherein den Charakter einer für den Gebrauchsfahrer zwecklosen sportlichen Rennveranstaltung zu nehmen, nicht als Rennleistung nach den Gesichtspunkten des Sportreglements statt, sondern als Dauerprüfungsfahrt unter der Kontrolle ernster und gewissenhafter Fachleute, an deren Spitze Geh. Reg. Dr. Ernst Valentin, Chefred. Dipl.-Ing. Ernst Friedländer und Staatsminister z. D. C. Freiherr von Brandenstein stehen. Die einzelnen Verbrauchsergebnisse werden überdies von der Deutschen Casolin (I. G. Farbenindustrie AG.), der Continental Pneumatik, Hannover, und der Gargoyle Mobilöl Gesellschaft geprüft und kontrolliert.

Ein Jahr Kraftfahrzeugentwicklung in Deutschland

Die Zahl der in Deutschland laufenden Personenkraftwagen hat sich in der Zeit vom 1. Juli 1928 bis zum 1. Juli 1929 um 81 825 auf 433 205, also um rund 23 Prozent vermehrt, die Zahl der Lastkraftwagen

BRENNABOR FÜR WIRTSCHAFTLICHEN TRANSPORT JEDER ART

Pritschenwagen, Lieferkastenwagen, Omnibusse, Einheitsdroschken

Verlangen Sie auch Drucksachenmaterial über unsere Personenkraftwagen-Typen:
1,65 Ltr. – 30 PS – 4 Cyl. von RM 3980,— an / 2,5 Ltr. 45 PS 6 Cyl. von RM 5350,— an / 3 Ltr. 55 PS 6 Cyl. von RM 6850,— an
Nützen Sie unser großzügiges Kreditsystem! 9,- 12- u. 18 montl. Ratenzahlungen bei geringer Anzahlung

Gebr. Reichstein Brennabor-Werke Brandenburg (Havel)
Fabriktilialen und Brennabor-Vertretungen an allen größeren Plätzen

Digitized by Google

stieg um 22 187 auf 143 952, also um rund 18 Prozent, die Zahl der Krafträder um 170 054 auf 608 342, also um rund 39 Prozent. Seit dem 1. Juli 1926, also innerhalb von 3 Jahren, hat sich damit die Zahl der Personenkraftwagen und -krafträder mehr als verdoppelt, während sich die Zahl der Lastkraftwagen um nahezu zwei Drittel vermehrt hat. Damit entfällt innerhalb Deutschlands ein Kraftfahrzeug auf 53 Bewohner, ein Kraftwagen auf 111 Einwohner gegenüber 134 am 1. Juli 1928. Es gehört also Deutschland immer noch zu den Ländern mit im Verhältnis zur Bevölkerungszahl geringem Kraftwagenbestand. Innerhalb Deutschlands ist gegenwärtig Mitteldeutschland, vor allem das Land Sachsen, das Gebiet mit dem verhältnismäßig dichtesten Kraftfahrzeugbestand. Dresden, Leipzig, Chemnitz und Erfurt gehören mit zu den deutschen Großstädten, in denen im Verhältnis zur Einwohnerzahl die meisten Kraftfahrzeuge vorhanden sind. Verhältnismäßig die meisten Kraftfahrzeuge unter den deutschen Großstädten besitzt heute München, wo auf 27 Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt. Es folgen Stuttgart mit einem Kraftfahrzeug auf 29 Einwohner, Chemnitz mit 30, Dresden mit 34. In Berlin entfällt erst auf 45 Einwohner ein Kraftfahrzeug. *1801*

Ergebnisse des Ueberland-Omnibus-Verkehrs in den USA.

Nach den letzten amerikanischen Statistiken legte im Jahre 1928 jeder der im Betrieb befindlichen 46 568 Omnibusse eine Durchschnittsstrecke von 55 500 Kilometer zurück und beförderte dabei 35 009 Personen. Einer Jahreseinnahme von durchschnittlich 33 940 je Omnibus, davon 94 Prozent aus Fahrgeldern, standen Betriebskosten in Höhe von 31 114 gegenüber; hiervon entfielen 38 Prozent auf Gehälter und Löhne. Dazu kommt eine steuerliche Belastung des Gesamtbetriebes, die für den einzelnen Kraftwagen durchschnittlich 2259 RM. beträgt. Es bleibt also ein Reingewinn von 567 RM. je Omnibus, und insgesamt für den Omnibusverkehr — dem jedoch nur die Hälfte aller in den Vereinigten Staaten verkehrenden Omnibusse dient — ein Ueberschuß von 26,4 Mill. RM. *1831*

Doppelt soviel Motorräder als Personenwagen in Oesterreich

Die Zahl der in Oesterreich zugelassenen Personenwagen beträgt 16 700, während 12 100 Lastkraftwagen eingeschrieben sind. Besonders stark zugenommen hat die Zahl der Motorräder, die auf 36 000 angewachsen ist. *1832*

Firmenberichte

Adam Opel AG., Rüsselsheim. Wie schon in den Tageszeitungen berichtet wurde, traf vor kurzem der Präsident der General Motors Corporation, Mr. Sloan, in Rüsselsheim ein. Er hielt bei dieser Gelegenheit einen Vortrag vor den Opel-Vertretern über das neue Produktionsprogramm von Opel. Die Fabrik wird zurzeit umgestellt auf einen neuen Typ, über dessen Maße allerdings noch nichts bekanntgegeben wurde. Man erzählt allgemein, daß es der kleine 4-PS-Wagen in neuer Auflage sein soll, daß dieser Wagen zu einem fabelhaft billigen Preise und in für deutsche Verhältnisse bisher unbekannt großen Mengen herausgebracht werden soll. Im übrigen wurde bei dieser Gelegenheit insofern der Aufsichtsrat von Opel geändert, als Mr. Sloan den zweiten Vorsitz an Stelle von Dr. Fritz Opel übernahm. Erster Vorsitzender bleibt Geheimrat Wilhelm von Opel. Auch in der Direktion wurde eine Aenderung getroffen, indem ein drittes Vorstandsmitglied, I. J. Reuter von der General Motors Corporation, neben Fritz von Opel und Keith Wood in den Vorstand der Werke eintrat. *1826*

Elite-Diamantwerke AG., Brand-Erbisdorf und Siegmar. Das kaum Glaubliche hat sich als wahr erwiesen, nämlich, daß diese Firma, deren Aktien sich zum größten Teil im Besitz von Opel befinden, in einem Rundschreiben ihre Gläubiger von dem Eintreten einer Zahlungsstockung benachrichtigt hat. Schon im Jahre 1928 schloß die Gesellschaft mit einem Verlust von 462 000 M. ab. Dies überraschte um so mehr, als das Kapital in kurzer Zeit von 2 auf 6 Millionen Mark erhöht worden war. Anscheinend hat Opel bzw. die General Motors Co. an diesem abseits ihrer eigentlichen Fabrikationsbasis gelegenen Werk kein Interesse. Die Lage für die Gläubiger und die wenigen außer Opel noch vorhandenen Aktionäre scheint recht ungünstig zu sein. *1827*

Gewinnrückgang bei Chrysler Corporation, Detroit (USA.). Die Automobilfabrik Chrysler erzielte im dritten Quartal dieses Jahres Reineinnahmen von 6 635 000 Dollar gegen 10 095 000 Dollar im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Präsident Walter Chrysler erklärte, daß für diesen erheblichen Einnahmeausfall verschiedene Ursachen verantwortlich seien, hauptsächlich das verringerte Verkaufsvolumen.

Umorganisation der NAG. Wie verlautet, dürfte bereits in allernächster Zeit zusammen mit der finanziellen Reorganisation eine Entscheidung über die Zusammenlegung der verschiedenen Betriebe fallen. Höchstwahrscheinlich wird die gesamte Produktion von Personen- und Lastkraftwagen in Oberschöneweide erfolgen und die Werkstätten in Chemnitz (früher Presto) und Leipzig (früher Dux) aufgegeben werden. Gerüchte über eine Aufgabe der Berliner Fabrik und eine Konzentration der Lastwagenproduktion in Leipzig und der Personenwagenherstellung in Chemnitz treffen nicht zu. Dagegen ist zwar früher erwogen, die finanzielle Reorganisation mit Hilfe der AEG. gegen Ueberlassung der Oberschöneweider Anlagen an diese für eigene Zwecke durchzuführen, jedoch hat man diesen Gedanken wieder fallen lassen. *1830*

Bayerische Motorenwerke AG., München. Die Firma hat in Warschau eine Fabrikniederlage errichtet, die sich hauptsächlich dem Vertrieb von Kleinwagen widmen soll. Der Preis eines Wagens mit einer in Polen gebauten Karosserie beträgt 7000 Zloty. Man rechnet in polnischen Fachkreisen nach dem Zustandekommen des deutsch-polnischen Handelsvertrages mit einer recht starken Einfuhr von Kleinwagen aus Deutschland. *1804*

Zschopauer Motoren-Werke DKW. Die Firma hat vor kurzem den Grundrabatt für ihre Motorräder um 2 Prozent auf 17 Prozent und gleichzeitig den Höchstumsatzbonus auf 3 Prozent erhöht. Die bisher üblichen Anzahlungswechsel als Sicherstellung der Abschlußverpflichtung sind in Wegfall gekommen. *1805*

Wanderer-Werke AG., Chemnitz. Da der Autoabsatz erheblich zu wünschen übrig läßt und infolgedessen sich die Vorräte an fertigen Wagen außerordentlich vergrößert haben (etwa 400 bis 500 Wagen), hat die Firma in der Abteilung Automobilbau weitere Betriebseinschränkungen vorgenommen. Die Beschäftigung in den Abteilungen Schreib- und Rechenmaschinen soll dagegen verhältnismäßig günstig sein. Trotzdem wird damit gerechnet, daß eine Dividende (i. V. 6 Prozent) nicht zur Ausschüttung gelangt. Wie weiter verlautet, beschäftigt man sich mit dem Plan, im Frühjahr neben dem 10/50-PS-Sechszylinderwagen auch einen Vierzylinder-Kleinwagen herauszubringen, da die Nachfrage nach derartigen Kleinwagen ständig wächst. *1806*

Digitized by Google

Auskunft durch

NORDSTERN

Allgemeine Versicherungs - Actien - Gesellschaft

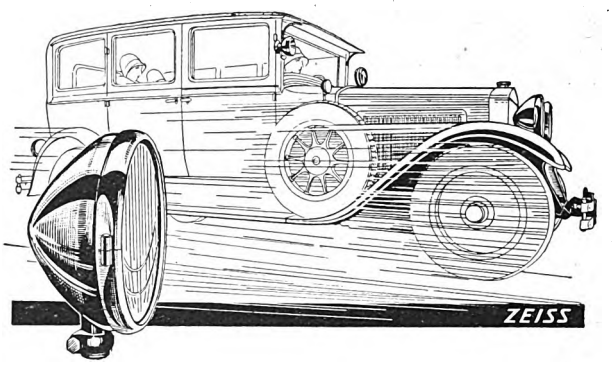
Berlin - Schöneberg, Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Ford Motor Co. AG., Berlin. Die Verhandlungen zwischen Ford und verschiedenen deutschen Städten sind zum Abschluß gekommen. Die Firma wird ihren Sitz und ihren Betrieb nach Köln legen. Insbesondere hatten sich die Städte Köln, Neuß, und neuerdings auch Essen um diese Niederlassung bemüht. Zeitweilig standen die Verhandlungen besonders günstig für Neuß, da es eine bessere steuerliche Situation bieten wollte.

Hansa-Automobil-Werke AG., Varel. In der Generalversammlung wurde der Verlustabschluß 1928 genehmigt. Der Vorsitzende, Bankier I. F. Schröder, teilte mit, daß im laufenden Geschäftsjahr durch eingetretene Absatzstockung, die Betriebseinschränkungen nötig gemacht hat, weitere Verluste eingetreten sind. In diesen Tagen habe man mit den Hansa-Lloyd-Werken in Bremen ein Abkommen getroffen, nach welchem dieses Unternehmen den Verkauf der Hansa-Wagen der Hansa-Automobil-Werke in Varel übernimmt. Ob sich hieraus weitere Konsequenzen ergeben werden, stehe noch dahin.

Die Aktienmajorität von Hansa-Lloyd ist vor kurzem an die Goliath-Werke übergegangen. Das Verkaufsprogramm dieser Gruppe, das bisher nur Last- und Lieferwagen umfaßte, wird nunmehr durch den Hansa-Personenwagen ergänzt.



Die schöne Form

der Zeiss-Scheinwerfer — bestimmt durch den Parabol-Kristallglas-Spiegel — fügt sich so harmonisch in die Linienführung moderner Karosserien ein, daß der elegante Gesamteindruck des Wagens durch sie wesentlich erhöht wird. Wo Autofabrik und Karosseriebauer vollendete Formgebung und ausgesuchte Qualitätsarbeit bis ins Detail durchzuführen bemüht sind, gehören ZEISS-Scheinwerfer mit zur Ausstattung. Daher das Bemühen anderer Fabriken, ihre Scheinwerfer wenigstens in der Form dem Zeiss-Fabrikat anzugleichen. Für Sie indes gelte die Losung

ZEISS Scheinwerfer

mit dem vorzüglichen Licht und der schnittigen Form

Ihrem Wagen zur Zier!

Wenn Ihr neuer Wagen nicht schon serienmäßig mit ZEISS-Scheinwerfern ausgerüstet wird, bauen Autofabrik oder Fachhändler auf Wunsch gerne „Original-Zeiss" ein.

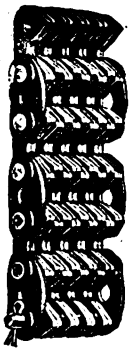
Ausführlicher, illustrierter Katalog „Auto 367" über Zeiss-Scheinwerfer, Sucher, Richtungszeiger und anderes Zeiss-Zubehör kostenfrei von Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.

Inserieren bringt Gewinn!

AUTO-ERSATZTEILE
Georg Hermann Müller
Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

AUTOK **Automobil-Ketten und Kettenräder**

für jeden deutschen u. ausländischen Wagen



AUTOK-AKT.-GES.
Fabrik für Triebketten
Berlin - Adlershof
Tel. Adlershof 207/208
Telegr.: Autoketten
Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Wichtige Mitteilung

des Reichsaufsichtsamtes für Privatversicherung

Um alle häufig gestellten Anfragen hierdurch endgültig zu beantworten, geben wir bekannt, daß gemäß Verfügung des Reichsaufsichtsamtes

Taubstumme

nicht durch ein Abonnement mit Unfall auf unsere Zeitschrift gegen Unfall versichert werden dürfen

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Fachliteratur

I. **Deutsche Kommission zur Erörterung der Besteuerung des Kraftstoffes.** Crofoot. Aut.-Ind., 4. Mai 1929, S. 704. Bericht über die Verhandlungen des Studienausschusses unter Führung von Dr. Allmers mit der amerikanischen Kraftwagen-Handelskammer.

I. **Untersuchung des Zugwiderstandes.** Crooks. Aut.-Ind., 15. Juni 1929, S. 915. Versuche einer amerikanischen Hochschule zur Ermittlung des Fahrwiderstandes. Starke Zunahme auf Kiesstraßen und bei Schmutz.

I. **Vorrichtung zum Festhalten der Zeit bei Kraftwagenrennen.** Engg., 17. Mai 1929, S. 611. Die Wagen überfahren auf der Rennstrecke liegende Kontakte, wodurch ein Strom geschlossen und auf einen Papierstreifen ein Zeichen angebracht wird. Hieraus läßt sich die Zeit berechnen.

IIa. **Ein Wechselgetriebe mit sieben Geschwindigkeiten.** Motor (London), 20. August 1929, S. 89. Beschreibung eines neuen Getriebes, zu dessen Bedienung „keine Geschicklichkeit" nötig ist. Schalten mit Hilfe einer Schraube.

IIa. **Fortschritte bei Wechselgetrieben für Kraftwagen.** Delanghe. Gén. civ., 31. August 1929, S. 201. Beschreibung der Getriebe Panhard & Levassor, Mathis, Berlier, Voisin.

IIa. **Sechsradfahrgestell für Omnibusse.** Engg., 16. August 1929, S. 196. Beschreibung des Büssing-Fahrgestells für Berliner Omnibusse. Leistung des Motors bis 110 PS bei 1200 Umdrehungen.

IIa. **Benzin-elektrischer Antrieb für Omnibusse mit eigenartigen Betriebsverhältnissen.** Queeney. Aut.-Ind., 1. Juni 1929, S. 838. Erhöhung der Leistungen der Omnibusmotoren in Philadelphia durch neuere Bauarten. Ergebnisse von Vergleichsversuchen.

IIb. **Europäische Motorbauarten haben Sonderaufgaben für Vergaser zur Folge.** Hayes. Aut.-Ind., 2. März 1929, S. 362. Englische Entwürfe haben Einfachheit der Zuleitungen zu den Zylindern zum Ziel. Kleine Motoren für hohe Leistungen mit Doppelvergaser.

IId. **Betrachtungen zum Zündvorgang im Fahrzeugmotor.** Graffstädt. Masch.-Konstr., 1. Juli 1929, S. 290. Ermittelung von Zünddauer und Zündgeschwindigkeit. Bestimmung der äußeren Arbeit. Druck, Anstieg während der Zündung.

IIf. 1. **Die Rahmen sind in den letzten zwölf Jahren schwerer, die Federn leichter geworden.** Heldt. Aut.-Ind., 30. März 1929, S. 514. Einige Teile wiegen doppelt, andere halb soviel wie früher. Verteilung des Gewichts auf die einzelnen Teile. Veränderungen im Gesamtentwurf und deren Folgen.

IIf 3. **Drahtspeichenräder und Scheibenräder.** Motor (London), 10. September 1929, S. 239. Beschreibung und Abbildung verschiedener Drahtspeichenräder; Abwägung der Vor- und Nachteile. Desgleichen Scheibenräder.

IIf 3. **Neues Verfahren zum Prüfen der Einstellung der Räder und der Bremsen.** Heldt. Aut.-Ind., 16. Februar 1929, S. 237. Gleitende Tafeln im Boden wirken auf Meßvorrichtungen, die den Bremsdruck anzeigen. Einstellung der Räder wird auf seitlich nachgiebigen Tafeln gemessen, die Seitendruck aufnehmen.

IX. **Einfluß des Ankaufs der Opelwerke durch General Motors auf dem Weltmarkt.** Hosking. Aut.-Ind., 30. März 1929, S. 510. Die Größe des deutschen Unternehmen und die weite Verbreitung einer Erzeugnisse machen die Beteiligung von General Motors bei Opel zu einem Ereignis von mehr als örtlicher Bedeutung. Amerikanische Arbeitsverfahren bei Opel.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Verlag:** Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 u. 9544. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin C 2.

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT

„KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

Im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 22. XXXI. Jahrg. Preis des Einzelheftes 75 Pf. Berlin, 15. November 1929

ZAHNRADFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT FRIEDRICHSHAFEN A.B.

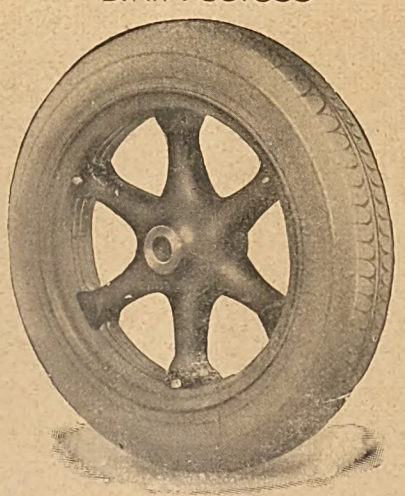
Z.F. Einheitsgetriebe

FABRIKATIONSNIEDERLASSUNG: BERLIN N 65 · GERICHTSTR. 23

+GF+ SIMPLEX-RÄDER

D.R.P. 381855

Für Lastkraftwagen mit
höchster Tragfähigkeit,
für Kommunalfahrzeuge,
Omnibusse,
Anhänger,
Aussichtswagen,
Traktoren usw.



Betriebssicherheit
Wirtschaftlichkeit
Einfachste Handhabung
Reifenschonung
Glänzende Ergebnisse
unter den schwersten
Betriebsverhältnissen

Auf Grund eines kostenlosen Patentaustausches mit der Bergischen Stahl-Industrie in Remscheid liefern wir auch +GF+-Record-Räder

Aktiengesellschaft der Eisen- u. Stahlwerke vorm. Georg Fischer

Schaffhausen (Schweiz) Singen-Hohentwiel

Deutsche Reichsbelegschaft: 3000

P. 65754

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Vortragsabend des MMV.

Am Donnerstag, den 21. November 1929, abends 8.30 Uhr, spricht Herr Direktor Brugger im Ebenholzsaal des Hauses **„Rheingold", Berlin W 9, Eingang Potsdamer Straße 3,** über

Automobilversicherung.

Anschließend Diskussion.

Wir laden hierzu ergebenst ein. Gäste, auch Damen, sehr willkommen. Eintritt frei.

Das Generalsekretariat.

Eingabe an das Polizeipräsidium.

Auf unseren Antrag, die Havelchaussee Schildhorn—Beelitzhof für den Automobilverkehr wenn nicht ganz, so doch wenigstens an den Wochentagen freizugeben, ist folgender Bescheid des Polizeipräsidenten eingetroffen:

„. . . . Der Magistrat der Stadt Berlin hat der Aufhebung der Sperrung der genannten Straße widersprochen. Der Magistrat hat geltend gemacht, daß durch eine derartige Maßnahme eine schwere Benachteiligung des erholungsuchenden Publikums durch Gas, Staub, Lärm und Gefahr, die der Kraftwagenverkehr mit sich bringt, eintreten werden. Auch sei die Chaussee bei ihrer geringen Breite und schwachen Straßendecke dem neuzeitlichen Verkehr nicht gewachsen. Eine Freigabe der Straße für den Kraftwagenverkehr könne aber nur bei entsprechendem Ausbau der Straße in Frage kommen, wofür die erforderlichen Mittel vorläufig nicht zur Verfügung gestellt werden könnten.

Wie meine (d. h. des Polizeipräsidenten) Feststellungen ergeben haben, sind die gegen die Aufhebung der Sperre vom Magistrat angeführten Gründe berechtigt. Der Forst Grunewald mit seinen Straßen, Wegen und Seen ist für viele Hunderttausende von Berlinern, die nicht die Mittel haben, ihren Urlaub und ihre Freizeit außerhalb von Berlin zu verbringen, die einzige Stätte in der freien Natur, wo sie außerhalb des Großstadtlärms etwas Ausspannung und Erholung finden können. — Außerdem ist der Grunewald verhältnismäßig schnell und auch billig zu erreichen.

Diese Massen der erholungsuchenden Bevölkerung würden die Zulassung des Kraftfahrzeugverkehrs auf den zurzeit gesperrten Straßen mit Recht als eine schwere Belästigung und Beeinträchtigung ihrer Erholung empfinden, um so mehr, als die Straße nach ihrer Freigabe voraussichtlich so stark befahren wird, daß sie von Fußgängern, die sie bisher in großer Anzahl benutzten, kaum noch begangen werden kann.

Daß sich auf der Straße im Falle ihrer Freigabe ein erheblicher Kraftfahrzeugverkehr entwickeln wird, ist schon deshalb anzunehmen, weil die Havelchaussee, als sie kürzlich infolge von Straßenbauarbeiten vorübergehend freigegeben war, an schönen Tagen durch große Mengen von Kraftwagen befahren und zum Parken benutzt worden ist, was zu zahlreichen Beschwerden aus Kreisen der erholungsuchenden Bevölkerung Veranlassung gegeben hat.

Aus vorstehenden Gründen bin ich daher zu meinem Bedauern nicht in der Lage, dem dortigen Antrage der auf Freigabe der Havelchaussee für den Kraftfahrzeugverkehr zu entsprechen. Auch eine Aufhebung der Sperre für die Wochentage kommt nicht in Betracht. . . . ."

Sternfahrt nach Monte Carlo.

Ende Januar 1930 findet die Sternfahrt nach Monte Carlo statt. Ausschreibungen zu dieser Sternfahrt können durch uns bezogen werden.

Digitized by Google

Landesgruppe Nordmark

Hauptgeschäftsstelle:
Hamburg, Königstraße 14.

Unser Mitglied Wandtke & Sohn, Lübeck, sandte uns eine Beschwerde über die Schlüpfrigkeit der mit Asphalt neu hergestellten Geniner Straße in Lübeck. Diese Straße führt am Hause Nr. 9 in einem leichten Bogen vorbei, und bei nassem Wetter sind dort infolge der Schlüpfrigkeit des Asphalts verschiedene Unfälle entstanden.

Auf unsere Eingabe an die Ordnungspolizei der Stadt Lübeck haben wir folgende Antwort erhalten:

„Unter Bezug auf Ihr Schreiben M./R. vom 28. August 1929, betreffend die Beschwerde der Firma H. Wandtke & Sohn, Lübeck, Geibelplatz 21, wird sehr ergebenst mitgeteilt, daß die Gefährlichkeit der angeführten asphaltierten Straßen dadurch beseitigt ist, daß deren Oberfläche durch Einwalzen von Steinsplitt derart aufgerauht sind, daß ein Schleudern der dort verkehrenden Kraftfahrzeuge nicht mehr erfolgen kann."

Automobilreisen ins Ausland.

(Fortsetzung von Nr. 21, 1. November 1929.)

Aufenthaltsgebühren für Kraftfahrzeuge.

Italien:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind während der ersten drei Monate Aufenthalt keine Gebühren zu entrichten. Nach Ablauf dieser Frist muß monatlich $^1/_{12}$ der italienischen Jahressteuer bezahlt werden.

Jugoslawien:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind keine Steuern zu entrichten.

Lettland:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind keine Steuern zu entrichten.

Litauen:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge müssen keine Steuern entrichtet werden.

Luxemburg:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind folgende Steuern zu entrichten:

a) Motorräder bei einem Aufenthalt bis zu 2 Tagen . . . Fr 5,—
Motorräder bei einem Aufenthalt von mehr als 2 Tagen Fr. 1,— pro Tag
b) Kraftwagen bei einem Aufenthalt bis zu 2 Tagen . . . Fr. 20,—
Kraftwagen bei einem Aufenthalt von mehr als 2 Tagen Fr. 5,— pro Tag

Norwegen:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind zu entrichten:

a) Für Motorräder mit oder ohne Seitenwagen . . . . . Kr. —,25 pro Tag
b) Kraftwagen . . . . . Kr. 1,— pro Tag

Oesterreich:

Für Kraftfahrzeuge, die in Deutschland beheimatet sind, müssen folgende Gebühren entrichtet werden:

I. Bundesland Wien: Motorräder mit oder ohne Seitenwagen steuerfrei.
II. Niederösterreich: Kraftwagen sind bis zu 8 Tagen steuerfrei.
III. Tirol: a) Motorräder: Aufenthalt bis zu 15 Tagen . . . . . S 10,—
Aufenthalt bis zu 5 Tagen . . . . . S 5,—
b) Kraftwagen: Aufenthalt bis zu 5 Tagen . . . . . S 15,—
Aufenthalt bis zu 15 Tagen . . . . . S 25,—
IV. Vorarlberg: a) Motorräder: Aufenthalt bis zu 15 Tagen . . . . . M. 3,—
b) Kraftwagen: Aufenthalt bis zu 2 Tagen . . . . . M. 5,—
Aufenthalt bis zu 5 Tagen . . . . . M. 10,—
Aufenthalt bis zu 15 Tagen . . . . . M. 20,—

Polen:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind im allgemeinen keine Steuern zu entrichten. In Polnisch-Oberschlesien jedoch werden folgende Gebühren erhoben:

Offener Wagen mit 1—2 Sitzen . . . . . Zl. 16,—
Geschlossener Wagen mit 1—2 Sitzen . . . Zl. 24,—
Offener Wagen mit 3—4 Sitzen . . . . . Zl. 40,—
Geschlossener Wagen mit 3—4 Sitzen . . . Zl. 52,—
Offener Wagen mit 5—6 Sitzen . . . . . Zl. 68,—
Geschlossener Wagen mit 5—6 Sitzen . . . Zl. 84,—
Wagen mit mehr als 6 Sitzplätzen . . . . Zl. 116,—

Die vorgenannten Beträge stellen die Jahressteuer dar. Es kann aber auch die Steuer für nur ein halbes Jahr entrichtet werden, wodurch sich die Steuern jeweils auf zwei Drittel der obigen Sätze ermäßigen.

Portugal:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge werden keine Steuern erhoben, vorausgesetzt, daß das vorgeschriebene Triptyque und der internationale Fahrausweis vorhanden sind.

Rumänien:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge werden keine Steuern erhoben.

Schweden:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge werden folgende Steuern erhoben:

a) Motorräder pro Aufenthaltstag . . . . . Kr. —,25
b) Kraftwagen pro Aufenthaltstag . . . . . Kr. 1,—

(Schluß folgt)

◆ *Vernichte nie ein Triptyque!* ◆

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

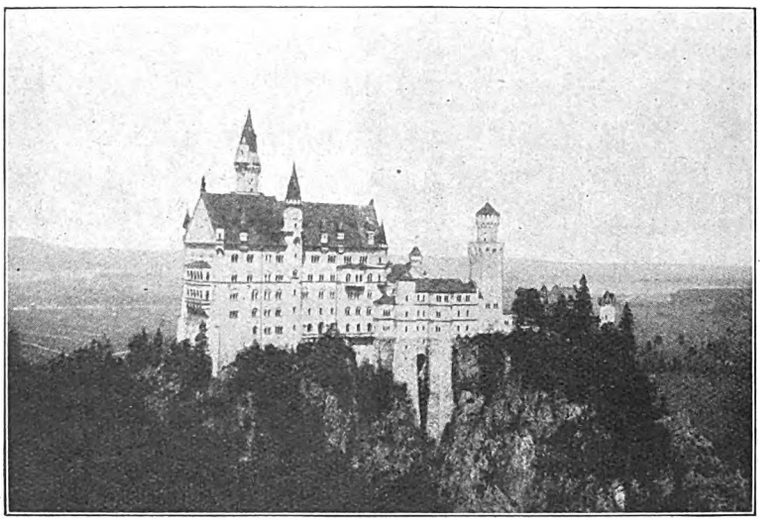
Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 22 | Berlin, 15. November 1929 | 31. Jahrgang

Freuden und Leiden

eines Autler-Urlaubers

Seit Jahren war es ein sehnlicher Wunsch von mir, meine Urlaubsreise unabhängig von allem Zwange und den Umständlichkeiten, die eine Reise mit der Eisenbahn mit sich bringt, zu machen und mit einem eigenen Kraftwagen frei und unbeengt die Schönheiten der alpinen Bergeswelt zu genießen. Endlich ward in diesem Jahre mein Wunsch frohe Wirklichkeit. Ein D K W - W a g e n wurde angeschafft, den ich einige Monate lang in der näheren und weiteren Umgebung Berlins einfuhr und mit dem ich mich für längere Touren trainierte. Und so lenkte ich denn am 3. Aug. mein Wägelchen südwärts aus den Toren Berlins hinaus, die Brust geschwellt von Hoffnungen und Erwartungen, die mir die nächsten Wochen bringen sollten.



Schloß Neuschwanstein

Die Route, die ich nahm, ist zu bekannt, um sich mit ihr des längeren zu beschäftigen; nur kurz will ich meinen Reiseweg beschreiben und dabei einige kleine Erlebnisse miteinflechten:

Ueber H a l l e , J e n a , wo ich bei einem solennen Frühstück auf dem sonnigen Marktplatz die Erinnerung an frühere Besuche der alten Musenstadt wieder auffrischte, ging es nach Bamberg, um am nächsten Tage der bayerischen Hauptstadt entgegenzueilen. Von dort fuhr ich über den Kesselberg und Walchensee nach G a r m i s c h , machte einen Abstecher zum Besuche der beiden Schlösser Hohenschwangau und Neuschwanstein und steuerte meinen Wagen sodann über den Fernpaß und die Hochfläche von Obsteig und Ober-Mieming I n n s b r u c k zu. Von da ging es über den Brenner und den Jaufenpaß nach M e r a n und B o z e n. Auf der Weiterfahrt durch die Eggenschlucht nach dem K a r e r s e e streikte mein Wagen zum ersten Male. Die Sonne brannte mörderisch in die enge Schlucht, die Luft flimmerte und mein Motor kochte. Ich wollte mich nicht mit dem Gedanken abfinden, auf die Dolomitenstraße, die mir zwar von früher her bekannt war, zu verzichten, sah aber alle guten Vorsätze blutenden Herzens dahinschwinden, da der Motor die an und für sich nicht übermäßige Steigung einfach nicht nahm. So fuhr ich denn enttäuscht wieder zur Brennerstraße zurück, um über Brixen den Weg ins Pustertal zu nehmen, wo ich in T o b l a c h einige Tage Halt machte. Ueberrascht war ich von dem gewaltigen Autoverkehr auf der Dolomitenstraße Toblach—Cortina. Dort fuhren an einem schönen Nachmittage buchstäblich die Wagen in einem Abstande von 50 Meter hintereinander. Wo war der herrliche intime Reiz dieser wundervollen Straße aus der Vorkriegszeit geblieben!

Ein kleiner Abstecher von Toblach nach dem Pragser Wildsee mit seiner ansehnlichen Steigung auf schmalem Gebirgssträßlein ließ mich erneut zum Bewußtsein kommen, daß ein Kleinauto mit einem so kleinen Motor den Strapazen der Berge doch nicht voll und ganz gewachsen war. Nur mit Mühe und Not, nachdem ich den Motor verschiedentlich abküh-

Digitized by Google

Toblach gegen Monte Cristallo

len ließ, vermochte ich den See zu erreichen, wurde allerdings auch von den zahlreich vorhandenen Wagenführern bestaunt, die die schweren Fahrzeuge ihrer Brotgeber hier herauf gelenkt hatten. Mein Wägelchen nahm sich wie ein Zwerglein unter all den Goliaths aus. Ja, ja, es ist eben keine besondere Kunst, mit einem Hundertpferdigen die Alpen zu bereisen!

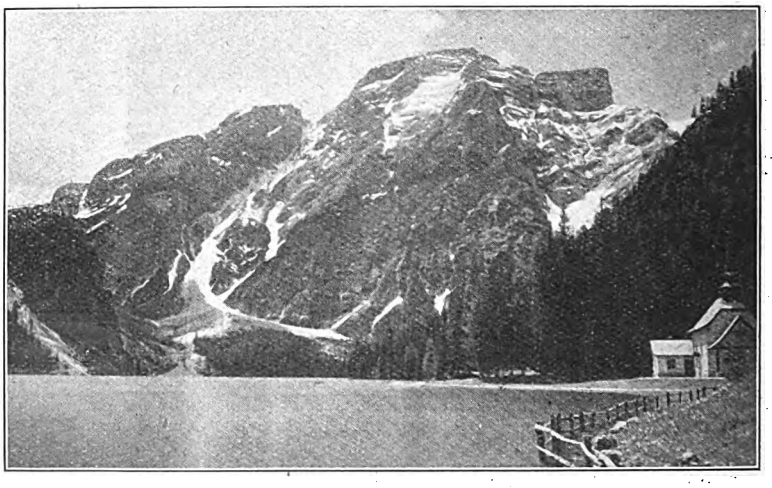
Von Toblach ging es dann weiter der Grenze nach San Candido zu, um über das trauliche Lienz mit seinen imposanten und trotzig in die Gassen hineinblickenden Lienzer Dolomiten das Mölltal zu gewinnen. In Spittal a. d. Drau verlud ich mein Wägelchen nach Bad Gastein. Das Wiedersehen auf der Lore dortselbst war nicht ganz ungetrübt; denn fingerdicker Ruß und Staub bedeckten alle Teile des Wagens, und es dauerte geraume Weile, bis ich ihn wieder fahrfertig gemacht hatte.

Nun ging es das schöne Gasteiner Tal hinab in den Pongau, um über Wagrain in das Ennstal einzubiegen. Und dort erreichte mich das Schicksal!

In Admont, dem lieblich gelegenen Marktflecken am Eingange in das wildromantische Gesäuse, das den Norddeutschen leider noch viel zuwenig bekannt ist, machte ich Rast, um mich nach den Wegeverhältnissen zu erkundigen. Ich wollte in Richtung Mariazell als nächstes Ziel meine Heimatstadt Wien erreichen. Die Straße durch das Gesäuse zu fahren, wurde mir dringend abgeraten, sie sei sehr eng, nicht ausgebessert und daher voller Schlaglöcher. Mir blieb somit nur der Weg über den Buchauer Sattel nach St. Gallen und Groß-Reifling übrig. Die von Adolf Bier (Univ.-Verlag Wagner, Innsbruck) herausgegebene Automobilstraßenkarte, die ich zu Rate zog, zeigte nur eine kleine Steigung an; außerdem fragte ich vorsichtshalber den Hotelier, der mir sagte, die Straße sei zwar etwas steil, aber mein Wagen würde es schon schaffen. So fuhr ich denn beruhigt los. Nach einer Fahrt von einer knappen Viertelstunde ging es durch ein kleines Dörflein, dann kam eine scharfe Biegung, und schon klebte ich am steilen Berge! Gar bald ging meinem Motor der Atem aus, ich hielt an, um ihn ausschnaufen, d. h. abkühlen zu lassen, und versuchte es dann nochmals. Er gab sich zwar jede Mühe, den Berg hinaufzukommen, jedoch es blieb beim guten Willen. Eingangs einer Kurve blieb er hängen — und nun war es aus. Ich zog die Bremsen an und überlegte, als der Wagen stillstand, was zu tun sei.

Bald kam ich zu dem Ergebnis, daß nichts anderes übrig bleiben würde, als umzukehren. Um mir die Situation näher zu betrachten, stieg ich aus. Kaum hatte ich beide Füße auf die Erde gesetzt, als der Wagen, durch das Gewicht meines Körpers erleichtert, bergab zu rutschen begann. Es war eine Art Hohlgasse, auf der ich mich befand. Das linke Hinterrad kam auf die Seitenböschung hinauf, wodurch der Wagen in eine schiefe Lage geriet; er überschlug sich und trudelte den Berg hinab. Als ich ihn so hinabpurzeln sah, war mein erster Gedanke: ade, schöne Urlaubsreise, nun kannste mit der Bahn nach Hause fahren! Nach ungefähr 20 Metern blieb er quer über der Straße mit den Rädern nach oben liegen. Durch das Ueberschlagen war u. a. das Lenkrad gebrochen; dadurch wurde der Hupenring auf den Erdboden gepreßt und nun begann ein ununterbrochenes langes Tönen, das in der stillen und menschenleeren Gebirgsgegend geradezu schauerlich klang. Aber es hatte doch wieder sein Gutes; denn durch den Hupenlärm angezogen, kamen nach einigen Minuten die Bauern von den Feldern angelaufen und guckten verwundert darein, als sie die Ursache des Dauerhupens gewahrten. Es war jammerschade, daß ich meinen Photoapparat im Gepäckraum verstaut hatte; denn das Bild wäre wert gewesen, auf die Platte gebannt zu werden.

Nicht nur die Bauern vom Felde, sondern auch einige Bauersfrauen aus dem am Fuße des Berges ge-



Pragser Wildsee

legenen Dörflein kamen, durch das fortdauernde Hupen angelockt, herbei; sie waren auf derartige Vorfälle wohl schon eingerichtet; denn sie brachten gleich Seile und Winden mit! Wie ich später durch einheimische Motorfahrer erfuhr, beträgt die Steigung an dieser Stelle nicht weniger als 28 Prozent, und es kamen beinahe allwöchentlich Unfälle ähnlicher Art dort vor. Mit vereinter Hilfe wurde der Wagen nun durch die Seile gesichert und dann hochgerichtet. An den Seilen ließen wir auch den Wagen hinab zu Tal. Unten angelangt, besah ich mir den Schaden und siehe da: Das Material der Zschopauer Motorenwerke muß denn doch ein gutes sein; denn außer der selbstverständlichen Zertrümmerung der Windschutzscheibe und des dazugehörigen Rahmens sowie des obenerwähnten Bruches des Lenkrades war dem Wagen eigentlich nichts passiert; ein paar kleine, kaum sichtbare Schrammen an den

Digitized by Google

Kotflügeln war so ziemlich alles. Ich probierte den Motor, welcher sogleich ansprang, und so konnte ich mit eigener Kraft, wenn auch etwas langsam und vorsichtig, wieder nach Admont zurückkehren.

In 1½ Tagen war der Schaden behoben, und so fuhr ich denn, da ich mich auf ein zweites Experiment mit dem Buchauer Sattel nicht einlassen wollte, über Leoben und den Semmering Wien zu. Von da ging es auf der Rückreise über Linz hinauf in das reizvolle Mühlviertel, wo ich einen Jugendfreund besuchte. Unterwegs blieb mein Wagen leider wieder an einer längeren Steigung hängen, und ich mußte nach langem Mühen zwei Pferde requirieren, die mich zur Höhe brachten. Nach einigen Tagen, voll des Austausches alter Jugenderinnerungen, ging es über die einsam gelegene Grenzstation Breitenberg nach Bayern hinein. In Breitenberg hatte ich ein köstliches kleines Erlebnis: Nach Erledigung der Zoll- und sonstigen Formalitäten machte mich der Zöllner darauf aufmerksam, daß gleich ein steiler Berg käme, an dem von den wenigen Autos, welche im Jahre hier die Grenze passierten, fast alle steckenblieben. Ich ergab mich schon von vornherein in mein Schicksal, und richtig: Ich war noch nicht 50 Meter vom Zollhaus entfernt, stak ich schon fest. Es half nichts, ich mußte ein Ochsengespann requirieren, das mich langsam, aber sicher zur Höhe brachte ... Oben angelangt, fragte ich den Knecht, was ich für die Hilfe schuldig sei; da meinte er treuherzig: „A Moaß Bier werden 'S schon

„Gesäuse"-Eingang bei Admont

Admont gegen die Hallermauern

zahlen müassen." Als ich ihm das Geld für zwei Moaß Bier in die Hand drückte, schielte er mich ganz verdutzt von unten herauf an; er war sprachlos. Es war ihm sicherlich noch nicht im Leben passiert, daß er eine 100prozentige Aufwertung seiner Leistungen erhielt. Im stillen mag er wohl zu Gott und allen Heiligen gebetet haben, sie mögen ihm täglich fünf solcher Automobilisten schicken, die ihm die gänzliche Befriedigung seiner durstigen Wünsche ermöglichten!

Dann ging's hinein in den Bayerischen Wald. Die Straße verlief unter möglichster Vermeidung zeitraubender Kurven immer hübsch grade bergauf und bergab. Ich wunderte mich über den Umstand, daß sämtliche Ortschaften oben auf den Kuppen der Berge gelegen waren und gab dieser Verwunderung gelegentlich einer Rast einem Bauern gegenüber Ausdruck, welcher mir daraufhin die Erklärung abgab: „Sell woaß i net, warum dös so is, aber i mein' halt, daß unsere Ahnd'n Angst vor oana zwoaten Sintflut g'habt haben!" — In Cham erreichte ich endlich die Hauptstraße nach Norden, und nun ging es im Fluge über Wunsiedel, Hof, Plauen, Zwickau, Leipzig nach Berlin.

Zum Schluß noch ein Wort über eine Einrichtung in Oesterreich, die uns aus Deutschland kommenden Autofahrern recht wenig behagt: es sind dies die sogenannten „Mauten". Fahre ich da eines schönen Nachmittags von Innsbruck nach Igls hinauf, und zwar die direkte Straße über den Berg Isel. Mitten unterwegs an steiler Straße mußte ich halten, und ein kleiner Junge streckte mir einen roten Zettel mit der Aufforderung „Bitt' schön, 2 Schillinge" in die Hand. Ich erlegte den Obolus und dachte, damit sei der Steuergerechtigkeit Genüge getan, aber weit gefehlt! Als ich auf der Straße über Ambras ins Tal hinunter wollte, mußte ich wieder vor einem kleinen Steuerhäuschen Halt machen; diesmal streckte mir eine junge Maid den berüchtigten roten Zettel entgegen. Auf meinen Hinweis, daß ich doch schon beim Hinauffahren den Wegzoll entrichtet hätte, meinte sie treu und bieder: „Aber fürs Abifahren müssen 'S halt auch zahlen, bitt' schön."

Hat man den Semmering hinter sich, geht es in Richtung Wien hinter Wiener Neudorf auf schnur-

HORCH 8 DER DEUTSCHE ACHTZYLINDER

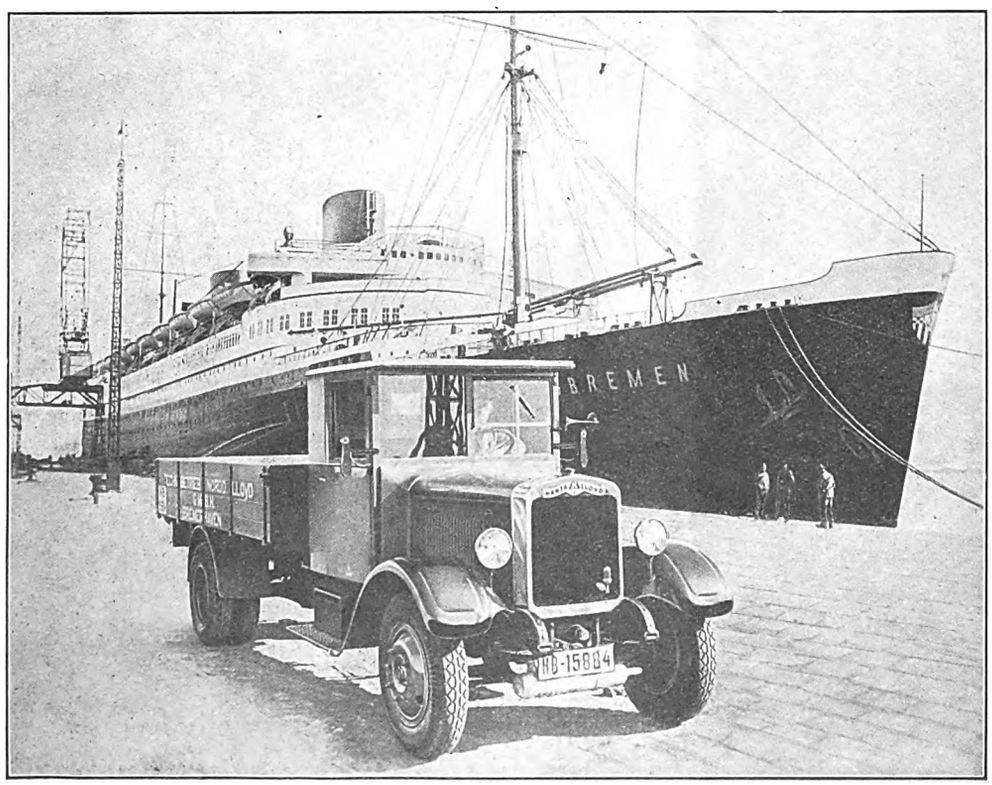
Digitized by Google

grader, prachtvoller Chaussee Wiener Neustadt zu. Am Anfang der Stadt bemerkte ich von weitem eine hochgezogene Schranke, die ich für eine Bahnschranke hielt. Ich wollte daran vorüberfahren, als mir händefuchtelnd und unter Anwendung all ihrer Lungenkraft heftig schreiend und gestikulierend eine Frau nachlief, so daß ich, um sie vor einem Schlaganfall zu bewahren, anhielt. Es ergab sich, daß die Bahnschranke keine Bahnschranke, sondern eine Mautschranke war und ich 4 Schillinge für die Durchfahrt durch das Städtchen bezahlen sollte. Aber ich streikte, indem ich darauf hinwies, daß ich doch an der Grenze meinen Anteil an Wegesteuern erlegt hätte und, da es sich hier um eine Staatsstraße handele, ich eine Berechtigung zur Einhebung einer besonderen Steuer nicht einzusehen vermöge. Ich fuhr also weiter, war in 5 Minuten die Stadt durch (nebenbei bemerkt auf miserabler Straße) und sah bei der Ausfahrt wieder solch eine ominöse Wegschranke in die Höhe ragen. Als ich näherkam, fiel sie — plumps — vor meiner Nase nieder, und schon war ich gefangen. Der Zöllner stürzte auf mich zu und fauchte mich an: „Sö sein dös Auto, was koa Maut zahlt hat." Ich fragte ihn, woher er denn das wisse, worauf er erwiderte, seine Kollegin hätte es ihm durchtelephoniert. Dieser Fall eines „Widerspenstigen Zähmung" scheint wohl des öfteren vorzukommen. Auf meine Frage, wieso denn die Stadt dazu käme, für jeden durchfahrenden Kraftwagen eine besondere Steuer zu erheben, entgegnete er, das sei ein uraltes Privileg. Die Stadtväter scheinen also noch den gerechten Schlaf des Mittelalters zu schlafen und von den Notwendigkeiten und Erfordernissen der Neuzeit noch nicht angesteckt zu sein. Ich wies den Zöllner darauf hin, daß die Revolution im Jahre 1918 doch allerlei, auch im alten Oesterreich, fertiggebracht hätte, warum es ihr nicht gelungen sei, einen solch alten Zopf zu beseitigen, worauf er mir den nicht ganz passenden Bescheid gab, ich hätte ja auch außen um die Stadt herumfahren können. Daß dies einen Umweg von einer Stunde oder mehr auf schlechten Nebenstraßen bedeutet hätte, schien ihn nicht zu rühren. Auf meine weitere Frage, an wen man sich beschwerdeführend wenden könnte, meinte er: „Sparen Sie sich um Gottes willen Ihr Geld, alle Prozesse, die bis zur höchsten Instanz durchgeführt wurden, sind zuungunsten der Prozeßführer ausgefallen."

Das Vorgehen der Stadt erinnert mich an die Zeiten der Raubritter, und ich frage: Ist es denn der österreichischen Regierung wirklich nicht möglich, ein derartiges vorsintflutliches Ueberbleibsel aus der Welt zu schaffen? Privileg hin, Privileg her: Was im Mittelalter die Wegmaut bedeutete, das ist heute durch die Autosteuer ersetzt. Autosteuer und Wegmaut nebeneinander aber vertragen sich nicht. Daß die Stadtverwaltung nicht freiwillig auf ihre Rechte verzichten will, ist leicht denkbar, wenn man den ungemein starken Automobilverkehr, der durch Wiener Neustadt geht, berücksichtigt; bringt er doch ihrem Stadtsäckel alljährlich ein hübsches Sümmchen ein. Hier bleibt es der Regierung vorbehalten, ein Machtwort zu sprechen. Aber, bitt' schön, recht bald!

Richard Cappé. *1836*

Norddeutscher Lloyd und Hansa-Lloyd, zwei Bremenser Unternehmungen zur Förderung des Verkehrs



Am Kai der sogenannten Columbus-Kaje im Bremer Hafen liegt, wie unser Bild zeigt, der Stolz Deutschlands, der neue Ozeanriese „Bremen", das zurzeit schnellste Schiff der Welt, das vor kurzem erst das „Blaue Band" des Atlantischen Ozeans von neuem nach Deutschland brachte. Vor der „Bremen" sehen wir einen Wagen der Hansa-Lloyd-Werke, der dem vor jeder Abfahrt eines Ozeandampfers auftretenden gewaltigen Expreß- und Frachtverkehr zwischen dem Kai und der Stadt dient. Der 2- bis 2½-Tonnen-Wagen des Expreßtyp kann eine ziemlich hohe Geschwindigkeit entwickeln, und dementsprechend ist der Wagen sechsfach mit Riesenluftreifen versehen.

Beleuchtungszeit vom 15. Nov. bis 30. Nov.: 15. November . . von 17.05 Uhr bis 6.50 Uhr
30. November . . von 16.55 Uhr bis 7.10 Uhr

Digitized by Google

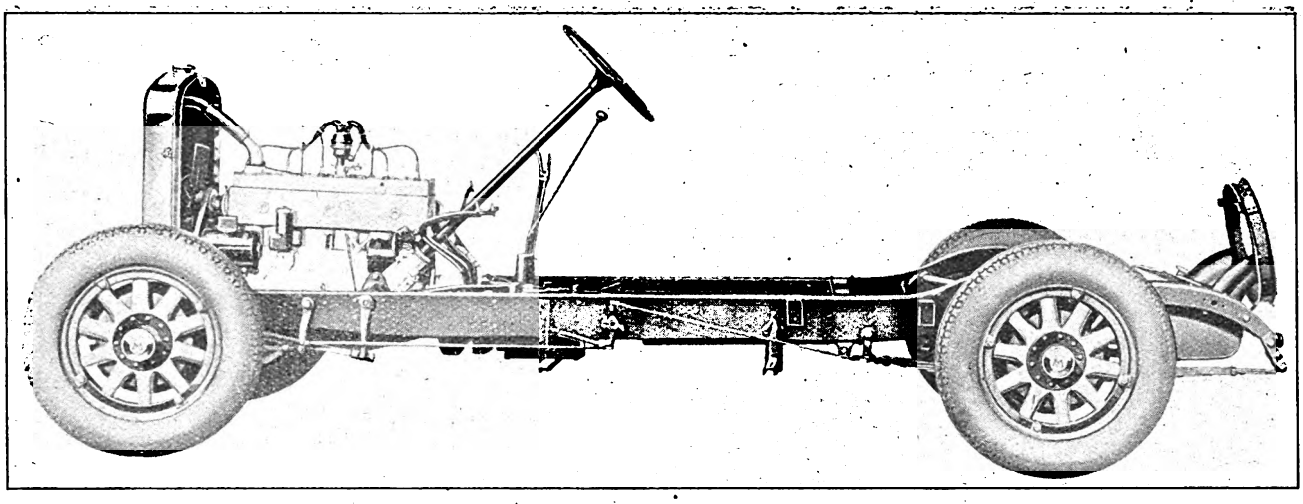


Bild 1. Seitenansicht des Marquette-Fahrgestells (von links)

Marquette, *der neue 3½-Liter-Personenwagen der General Motors*

Der Motor des Marquette ist ein Sechszylinder. Seine Leistung beträgt bei 3000 Umdrehungen pro Minute 65 PS. Die Bohrung ist 79,38 mm, der Hub 117,48 mm und der Hubraum nach deutscher Steuerformel 3417 ccm.

Der Zylinderblock (Bild 2 und 3) ist zusammen mit dem Kurbelgehäuseoberteil, das bis 63,5 unterhalb der Mittellinie der Kurbelwelle reicht, zu einem Block gegossen. Die Kolben sind aus Gußeisen mit voller Mantelfläche und haben drei Kolbenringe, von denen der untere als Oelabstreifring dient. Der Kolbenbolzen, dessen Durchmesser 20,64 mm beträgt, ist im Kolben in zwei Bronzebuchsen gelagert und in der Pleuelstange gesichert.

Die Pleuelstangen sind aus im Gesenk geschmiedetem Stahl, deren Querschnitt ein I-förmiger ist, das obere Lager für den Kolbenbolzen besteht aus Bronze, während das untere mit hochwertigem Lagermetall ausgegossen ist, dessen Nachstellung mit Hilfe von Einlageblättchen erfolgt. Der Durchmesser des unteren Lagers beträgt 53,98 mm, die Länge 34,93 mm.

Die Ventile sind seitlich stehend angeordnet und werden durch pilzförmige Ventilheber betätigt, die gruppenweise zu vieren in abnehmbaren Ventilführungen angeordnet sind. Die Einlaßventile sind aus Chromnickelstahl, die Auslaßventile aus Chrom-Silizium-Stahl. Die Ventilfedern sind einfache konische Spiralfedern. Durchmesser der Ventilöffnung beim Einlaßventil 38,10 mm, beim Auslaßventil 34,92 mm. Der Schaftdurchmesser beträgt 9,52 mm, der Ventilhub 8,23 mm. Das Ventilspiel soll beim betriebsheißen Motor 0,15 mm betragen.

Der Zylinderkopf ist abnehmbar. Die Form des Verbrennungsraumes ist L-förmig, wodurch eine gute Durchwirbelung des Gasgemisches und eine wesentliche Erhöhung des Kompressionsverhältnisses erreicht wird.

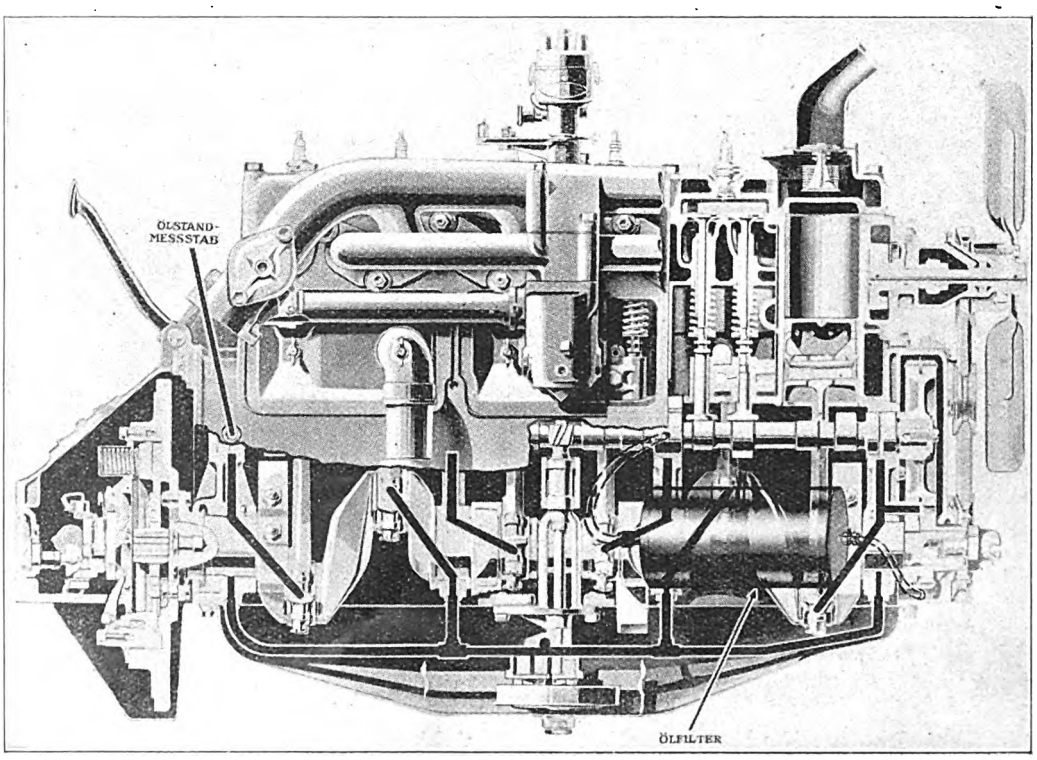


Bild 2.
Längsschnitt durch den Motor mit Kupplung, zeigend, wie die Motor- und Pleuellager durch die Bohrungen in der Kurbelwelle geölt werden. Rechter Hand sind auch im Schnitt die seitlich in einer Reihe stehend angeordneten Ventile zu sehen. Sie werden betätigt durch pilzförmige Ventilheber

Digitized by Google

Die Kurbelwelle ist mit vier Ausgleichsgewichten versehen. Sie ist viermal gelagert, statisch und dynamisch ausgeglichen. Durchmesser und Länge der Lager: Vorderes Lager 58,74 × 38,10 mm, vorderes mittleres Lager 51,60 × 30,16 mm. — Hinteres mittleres Lager 63,40 × 38,10 mm, hinteres Lager 65,09 × 38,10 mm.

Die Nockenwelle ist viermal in auswechselbaren Bronzebuchsen gelagert. Die Nocken sind aus dem Vollen gearbeitet und wie die Lagerstellen im Einsatz gehärtet und geschliffen. Der Antrieb der Nockenwelle erfolgt durch geräuschlose Zahnkette von der Kurbelwelle aus. Durchmesser und Länge der Lager: Vorderes Lager 52,39 × 31,75 mm, vorderes mittleres Lager 51,60 × 30,16 mm. — Hinteres mittleres Lager 50,80 × 30,16 mm, hinteres Lager 45,25 × 30,16 mm.

Der Kühler des Marquette ist nach dem Wabensystem gebaut mit einer Seitenlänge von 6,35 mm der Waben. Der Kern besteht aus Kupfer, dessen Höhe 57,15 mm beträgt. Die Kühlerschale ist, wie alle außenliegenden blanken Metallteile, verchromt, außerdem schützt ein Ziergitter die Vorderseite des

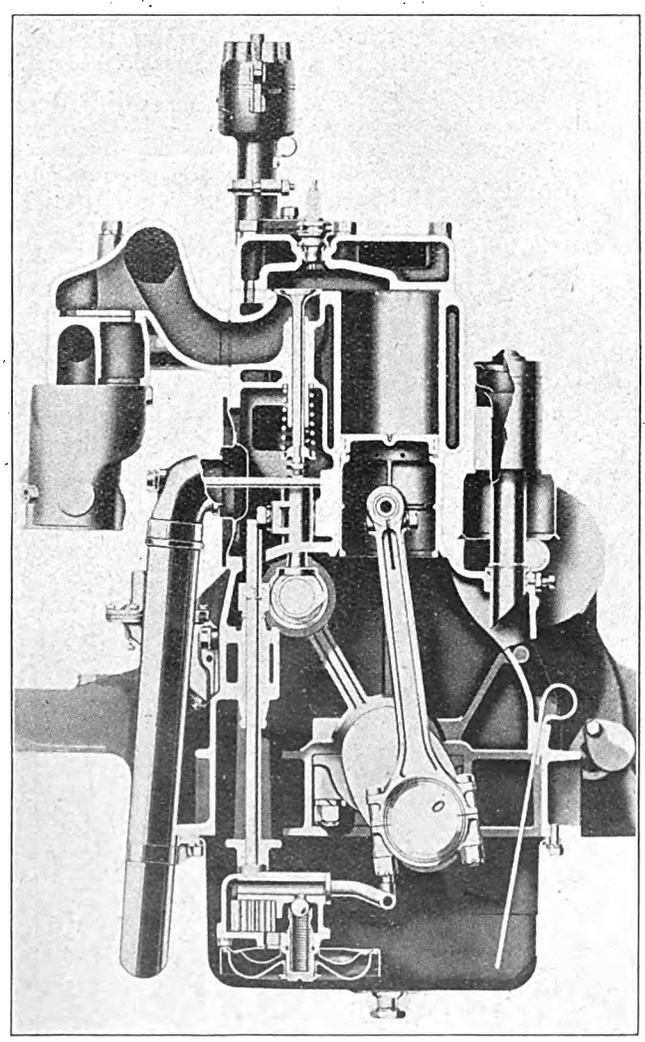


Bild 3. Querschnitt durch den Motor und die Oelpumpe

Kühlers. Das Fassungsvermögen des Kühlsystems ist 11,4 l. Ein in den Kühlwasserkreislauf eingebauter Thermostat, der vorn im Zylinderkopf sitzt, sorgt für die rasche Erwärmung des Kühlwassers auf die notwendige Betriebstemperatur. Bei 55° C beginnt er sich zu öffnen und gibt die Wasserzirkulation bei 79° C vollständig frei.

Die Kühlwasserpumpe ist eine Flügelpumpe, vorn im Zylinderblock angebracht. Das Flügelrad sitzt auf der gleichen Welle wie der Ventilator und wird wie der vierflügelige Ventilator von der Kurbelwelle aus mit keilförmigem Riemen angetrieben, der zugleich die Lichtmaschine betätigt. Die Welle ist in zwei Bronzebuchsen gelagert, die vordere Buchse erhält Schmierung von Hand durch einen Oeler, die hintere Buchse durch einen Schmiernippel. Beide Lagerbuchsen sind im Wasserpumpengehäuse angebracht.

Die Schmierung des Motors (Bild 4) erfolgt durch eine Zahnradpumpe, die durch eine Vertikalwelle von der Nockenwelle aus angetrieben wird. Diese Welle treibt gleichzeitig den Verteiler an. Direkte Oelzufuhr erhalten alle Kurbelwellen-, Pleuel- und Nockenwellenlager, außerdem die Zahnkette. Die Kolben, Kolbenbolzen, Zylinderwände, Nocken und Ventilstößel werden durch das Spritzöl geschmiert. Ein Oeldruckregler, mit welchem man jeweils den vorschriftsmäßigen Druck regulieren kann, ist in die Oelleitung eingebaut. Das Fassungsvermögen des Oelsystems beträgt 5,90 l. Die Schmierung des Chassis erfolgt von Hand durch Hochdruck-Fettpresse.

Die elektrische Ausrüstung ist Delco-Remy-Fabrikat. Die Lichtmaschine ist auf einem Drehzapfen gelagert, um den Riemenantrieb, der von der Kurbelwelle aus erfolgt, nachstellen zu können. Die Regulierung der Lichtmaschine erfolgt durch die dritte Bürste. Außerdem ist in dem Ladestromkreis ein elektromagnetischer Rückstromausschalter eingebaut, der oben auf der Lichtmaschine sitzt. Der Verteiler arbeitet nach dem Springfunkensystem und wird durch eine Vertikalwelle, die zugleich die Oelpumpe betätigt, von der Nockenwelle aus angetrieben.

Das Zündsystem ist eine halbautomatische Batteriezündung mit 26° automatischer Verstellung und 14° Verstellung von Hand. Das Zündmoment soll so eingestellt sein, daß 7° vor dem oberen Totpunkt beim Kompressionstakt der Unterbrecherarm abzuheben beginnt. Der Abstand der Unterbrecherkontakte soll 0,46—0,63 mm betragen, der Abstand der Elektroden bei der Zündkerze 0,63—0,76 mm. Die Zündfolge ist 1—5—3—6—2—4.

Der Anlaßmotor ist an das Schwungradgehäuse angeflanscht und wird durch einen Fußhebel betätigt. Das Uebersetzungsverhältnis beträgt 12,66 : 1.

Die Batterie hat 6 Volt mit 85 Amperestunden, 13 Platten mit Holzseparatoren. Sie ist auf einem Batterieträger vorn links unter den Bodenbrettern angebracht. Die elektrischen Leitungen sind nach dem Einleitersystem mit Masserückleitung gelegt.

Der Brennstofftank ist am hinteren Ende des Wagens angebracht und hat ein Fassungsvermögen von 60,50 l. Die Förderung zum Motor besorgt eine AC-Saugdruckpumpe (Bild 5), die auf der rechten Seite des Motors angebracht ist und von der Nockenwelle angetrieben wird.

Auf der Nockenwelle ist ein besonderer Nocken vorgesehen, der einen Kniehebel betätigt. Eine Membran wird durch das Hebelwerk in eine schwache auf- und niedergehende Bewegung versetzt. Das Benzin strömt beim Abwärtshub durch ein Saugventil in den Raum über der Membran und wird beim Aufwärtshub der Membran durch ein sich dann öffnendes Druckventil zum Vergaser befördert. Vor dem Saugventil ist ein Glasbehälter angebracht, der einerseits ge-

Digitized by Google

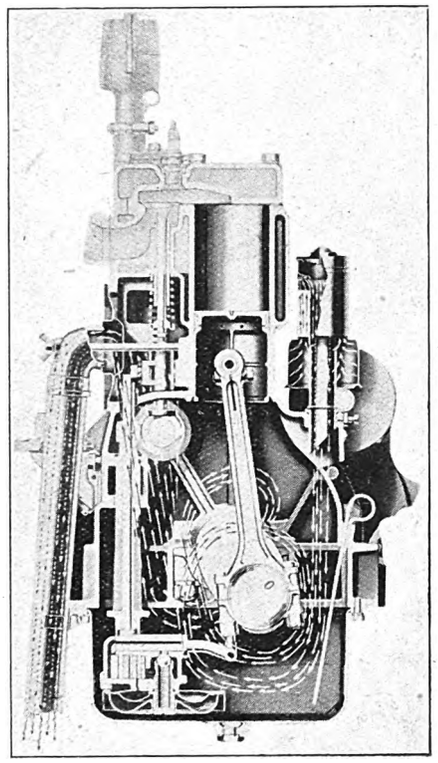


Bild 4. Schematische Darstellung der Kurbelgehäuse-Entlüftung

stattet, die Wirkungsweise der Kraftstoffpumpe zu beobachten und und andererseits durch Filterwirkung das zu befördernde Benzin zu reinigen. — Ein Kraftstoffmesser ist am Instrumentenbrett.

Bei dem Marquette-Wagen ist eine Einscheiben-Trockenkupplung eingebaut, deren Vorteile Einfachheit, leichtes Gewicht und leichte Bedienung sind. Die Beläge sind auf beide Seiten der angetriebenen Scheibe genietet, die einen Durchmesser von 225 mm hat. Die Friktionsfläche beträgt 418 qcm. Das Ausrücklager ist ein selbstschmierendes Graphit-Kompositionslager und erfordert keinerlei Wartung. — Das Getriebe hat drei Vorwärtsgänge und

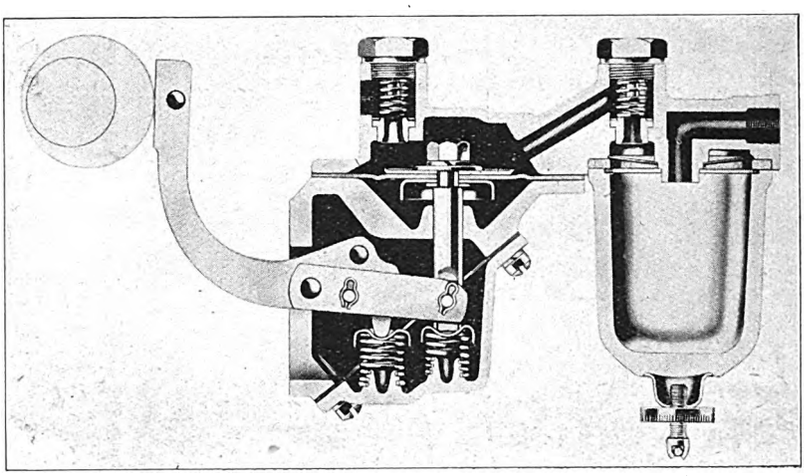


Bild 5. Kraftstoffpumpe mit Kniehebel und Membran

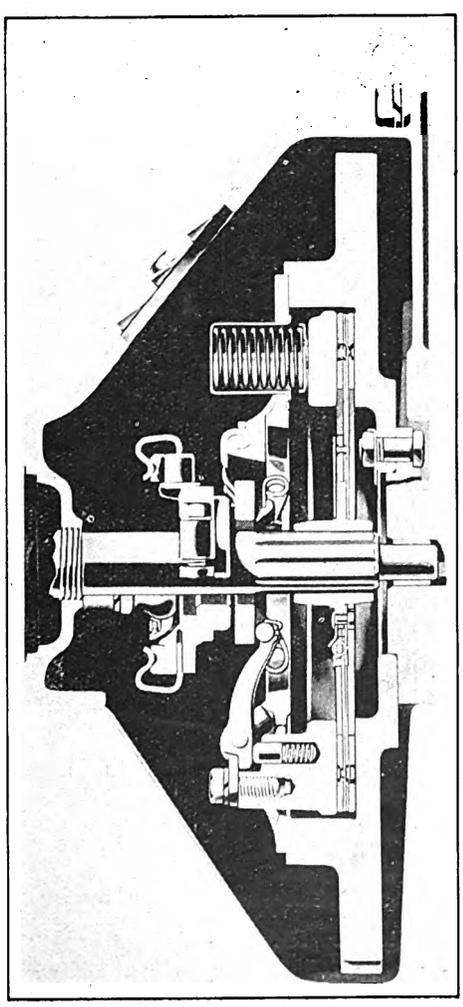
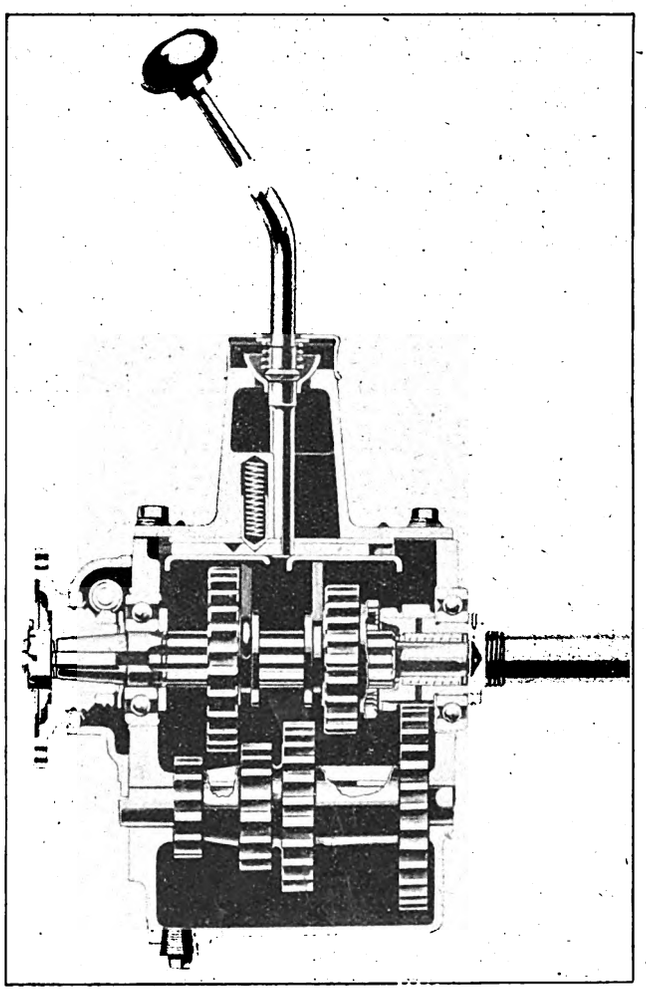


Bild 6. Schnitt durch die Kupplung. System: Einscheiben, trocken

Bild 7. Getriebe. Längsschnitt durch den Getriebekasten mit den Zahnrädern für drei Gänge vorwärts und einen Gang rückwärts



Digitized by Google

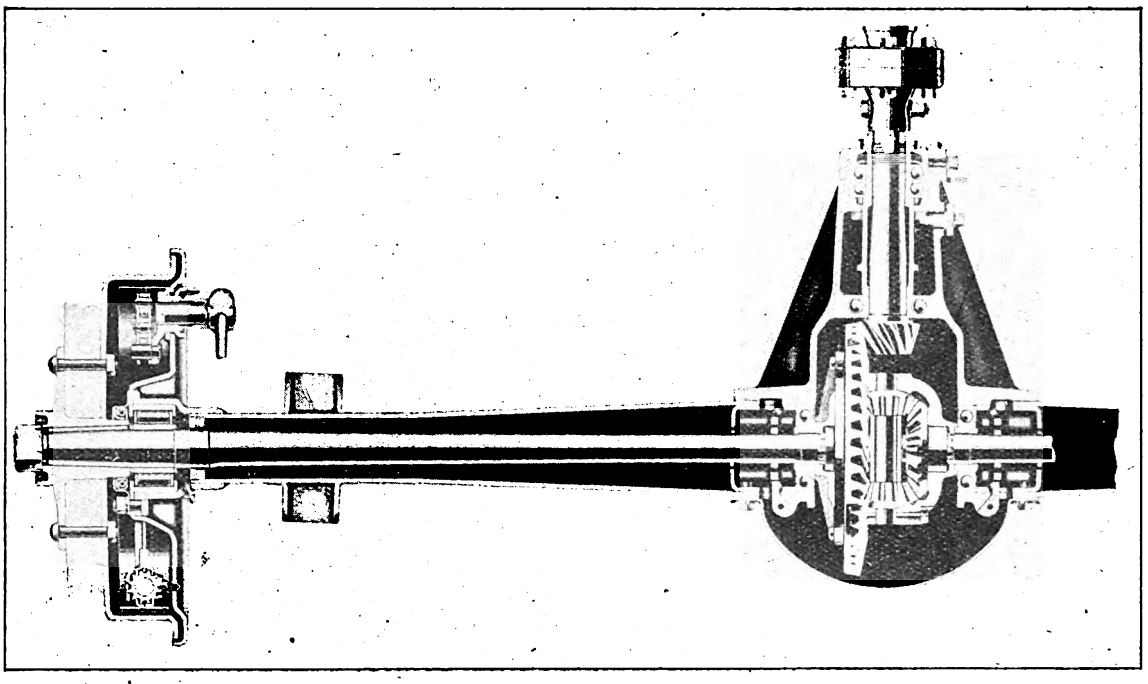


Bild 8. Schnitt durch die Hinterachse mit Kegelraddifferential. Schnitt durch die eine Hinterradbremse

einen Rückwärtsgang. Die Hauptwelle läuft in Kugellagern, die Nebenwellen laufen in Graphit-Bronzebuchsen. Die Uebersetzungsverhältnisse: Erster Gang 3 : 1, zweiter Gang 1,75 : 1, dritter Gang 1 : 1, Rückwärtsgang 3,85 : 1.

Die Kardanwelle ist eine einfache röhrenförmige Gelenkwelle von 50,8 mm Durchmesser. Zwei Kreuzgelenke sind zwischen Motor und Hinterachse angeordnet. Die Hinterachse hat ein Uebersetzungsverhältnis von 4,545 : 1. Sie ist halbschwebend. Die Vorderachse ist eine im Gesenk geschmiedete Faustachse mit I-förmigem Querschnitt. Die Vorderachszapfen sind geneigt. Der Vorlaufwinkel beträgt 1¾°. Die Vorspur 4,46—7,34 mm. Der Radsturz 1¾°, insgesamt 29,37 mm. Die Räder sind Holzspeichenräder. Die Felgengröße ist 18 × 4.

Die Federung (Bild 9 und 10) beim Marquette geschieht durch die langen Halbfedern, die vorn über und hinten unter der Achse montiert sind. Vier hydraulische Lovejoy-Stoßdämpfer sind montiert. Alle Feder- und Laschenbolzen haben Oelspritzenanschlüsse. Die Vorderfeder ist 889 mm lang, 50,80 mm breit, die Hinterfeder ist 1384 mm lang, 50,80 mm breit.

Die Fußbremse ist eine Vierrad-Innenbackenbremse mit Servo-Wirkung, mechanisch betätigt. Die Handbremse wirkt als Außenbandbremse auf das Getriebe.

	Maße der		
	Fußbremse		Handbremse
	vorn	hinten	
Bremstrommel (äußerer Durchmesser)			165 mm
Bremstrommel (innerer Durchmesser)	305 mm	305 mm	
Bremsbanddicke	4,76 mm	4,76 mm	4,76 mm
Bremsbandbreite	44,45 mm	44,45 mm	50,80 mm
Bremsbandlänge, 1. Hälfte	330 mm	330 mm	460 mm
Bremsbandlänge, 2. Hälfte	330 mm	330 mm	
Gesamtbremsfläche	587 qcm	587 qcm	234 qcm

Beim Lenkgetriebe des Marquette kommt Schnecke und geteilte Mutter zur Anwendung. Der Radkranz des Lenkrades ist aus Holz. Die Naben und Speichen aus Aluminium. Der Durchmesser des Lenkrades ist 432mm, das Uebersetzungsverhältnis 16:1.

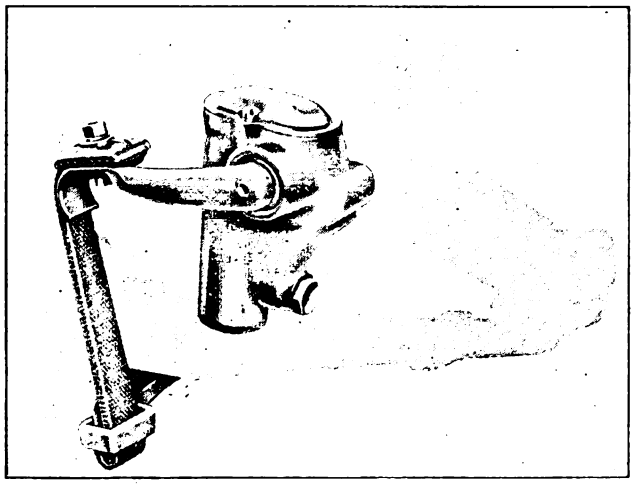


Bild 9. Lovejoy-Stoßdämpfer und dessen Befestigung an der einen Vorderfeder

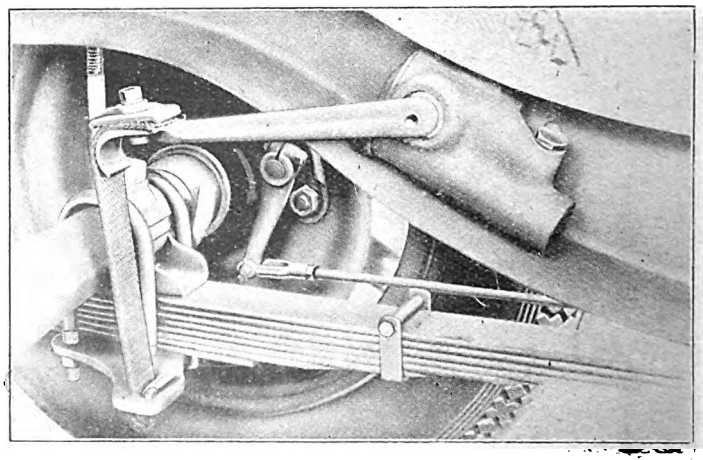


Bild 10. Hinterer Stoßdämpfer, versteckt im Rahmen eingebaut. Befestigungsart des Bandes an der einen Hinterfeder

Digitized by Google

Frank Arnau

Der Pariser Automobilsalon

und das europäische Automobilproblem

Rückblick und Ausblick — Die Lehren für alle

Der „Salon", wie er hier kurz genannt wird, hat seine Pforten nun geschlossen. Unzählige Berichte haben so ziemlich alles beleuchtet, was der Betrachtung wert war — und vieles, was besser nicht geschaut worden wäre. Wir haben die Neuigkeiten kennengelernt, die das Ausland brachte, und auch die deutschen, die hier gezeigt werden mußten, da ja die Berliner Ausstellung nicht stattfindet. Immerhin — nach dem reinen Exportgeschäft zu urteilen, war es schon aus dieser Erwägung irrig, die Berliner Schau ausfallen zu lassen. (Darüber hinaus wäre es wichtig gewesen, die sicher sehr schwache Konjunktur zu beleben: viele Geschäfte gingen verloren, darüber ist man sich heute einig. Leider auch nur — darüber . . .)

Was aber bot der Pariser Salon; was zeigte er wirklich, und welche Lehren können für Deutschland im besonderen und für das europäische Geschäft im allgemeinen gewonnen werden?

Das technische Bild

Der Salon zeigte bei den führenden Großmarken keine entscheidenden technischen Neuerungen. Sieht man von Auburn ab, der mit seinem Cord-Wagen die erste in Großserien gebaute Vorderrad-Antriebskonstruktion auf den Markt bringt, so zeigen andererseits nur kleinere Firmen — Außenseiter älteren und neueren Datums — ganz neue Wege. Zweifellos sind viele wirklich schöne, und zwar im technischen Sinne „schöne", d. h. also wirklich gute Gedanken und Ideen, praktisch verwirklicht worden. Ebenso zweifellos ist aber die Produktionskapazität, die Kapitalbasis und der gesamte Aktionsradius dieser Firmen viel zu eng, als daß irgendeine ernste Aussicht bestünde, dauernde große Erfolge zu erzielen. (Wir sehen ja auch bei uns, daß gerade mit die bahnbrechendsten, die tapfersten und sogar wirklich erfolgreichsten Konstrukteure auch die schwersten Hindernisse vorfinden: Röhr, dessen Wagen zum Besten zählt, was an Fahreigenschaften und Fahrkomfort geboten werden kann, der einen im besten Sinne des Wortes „neuen" Wagen schuf, befindet sich in besonders günstiger Situation. Man wünschte herzlich, daß ihm geholfen wird.) Der Salon zeigte besonders in technischer Beziehung einige sehenswerte Achsaufhängungen neuer Bauart, einige sehr bemerkenswerte Lösungen des Abfederungsproblems, einige reizvolle Durchführungen der Einzelradabfederung an sich. Dennoch — das Gros brachte kaum etwas Neues. Denn daß nun endlich auch Rolls-Royce von der Vorjahrhundert-Bauart zu jener der letzteren Jahre übergeht, ist erfreulich, aber nicht wichtig.

Im Technischen überwogen die Details. In Kleinigkeiten war sehr viel Nettes, Amüsantes, teilweise auch Nützliches zu sehen. Die große Lösung fehlte. (Das ist jener preiswerte Gebrauchswagen, der Schwingachsen, Tiefrahmen, Vorderradantrieb vereint. In großen Mengen erzeugt, würde er nicht wesentlich teurer sein als schlechte Modelle gleicher PS-Zahl ohne diese bedeutenden Neuerungen. Und auf lange Sicht wäre er sogar billiger.)

Das größte Problem wird nur sehr zaghaft berührt: es ist jenes des Gewichts in seiner Relation zur maschinellen Leistung. Das Fahrzeug idealer Eigenschaften — Anschaffung, Unterhaltung, Betrieb, Fahrkomfort — kann nur jenes sein, das höchste Oekonomie des Ausgleichs von maschineller Leistung und Gewicht bietet. An dieses Problem rühren wenige — ja, sehr wenige nur. Im Gegenteil, wir sehen, daß manche Werke — gerade auch ein gutes deutsches — einen Vierzylinder bringen, der, bei geringerer Leistung als sein Sechszylinder-Stallgefährte, trotzdem mehr wiegt! Sind das die neuen Wege der Autoindustrie?

Das Karosseriebild

Für Karosseriefragen war Paris nie maßgebend. Es kommen zuviel Sonderwünsche zur Geltung — von komischen Coach-Gebilden bis zu Schlangenhaut-Intarsien ein Wirrwarr der Formen, der Farben, der Gesamtgestaltung. Dennoch einige Ausnahmen: erfreulicherweise auch deutsche. Man sah einige deutsche Karosserien, die an Dezenz und Linie und Farbe sehr wohl neben dem Besten bestehen können, was der Salon an Karosserien bot. (Einige französische Aufbauten auf deutschen Chassis bestärkten diesen Eindruck; die waren auch wohl nur aus der Erwägung erfolgt, dem Markt zu geben, was der Markt besonders gerne fordert.) Viele Formen, die am Salon bewundert wurden, kommen praktisch für kein anderes Land der Welt in Frage. Amerikaner, Italiener sogar, Deutsche besonders stehen vielen dieser Gebilde vollkommen ablehnend gegenüber.

Digitized by Google

Dominierend war für den Gebrauchswagen der sogenannte „Amerikatyp". Wer nicht an Federaufhängung oder Rahmen oder Tank die einzelnen Marken unterscheiden kann, der wird sie gewiß am äußeren Bild nicht unterscheiden können, wenn man den Kühler verdeckt. Das Kleid des Autos ist für den Gebrauchswagen sehr ähnlich geworden. Kleinigkeiten divergieren — die Kontur stimmt.

Was für Lehren ergibt der „Salon"?

Das Problem des Automobilismus ist kein Länderproblem, sondern für unseren Kontinent ein Europaproblem. Selbst die europäischen Siegerstaaten besitzen keine so große Absatzmöglichkeit, daß sie je einzeln für sich durchgreifend rentable Fabrikationen erreichen könnten: nicht, solange der USA.-Import der gesamten europäischen Automobilindustrie wertvolle Käuferschichten abnimmt. Es wäre fehl am Orte, durch reine Zollmauern Schutz schaffen zu wollen. Aber die Gesundung ist gegeben durch rentablere Fabrikation. Wenn die europäische Totalerzeugung durch bessere Erfassung der Gesamtabsatzmöglichkeiten verbilligt werden wird, so wird das verbilligte Kraftfahrzeug wieder neue Käuferschichten erschließen, und das europäische Automobil wird in solchen Mengen produziert werden können, daß sich eigene Rohstoffgrundlagen und zusammengeschlossene Zubehörindustrien lohnen. Der Weg kann nur kurz angedeutet werden: Intereuropäische Zollunion für Automobile. Schon sind Verhandlungen angebahnt worden, die eine Erreichung dieses Zieles erstreben. Der Pariser Salon hat klar gezeigt, daß Amerika auch in Frankreich stark an Boden gewinnt; das alte Europa verliert seine letzten Chancen, wenn es sich in kontinentalen Zollkämpfen aufreibt. Der Automobilexport Amerikas ist — unter Ueberholung der gesamten Exportziffern! (früher stand die Baumwollausfuhr weitaus an allererster Stelle) — heute wertmäßig der größte Exportfaktor der USA. Im ersten Halbjahr 1929 zeigt die Autoausfuhr 1424 (gegen 1044 Mill. RM. in 1928 Januar/Juni), und Baumwolle rangiert weit dahinter mit 1343 Mill. RM.! Europa nimmt davon für seine Autoindustrie tödliche Mengen auf.

Die Folgerungen für Deutschland

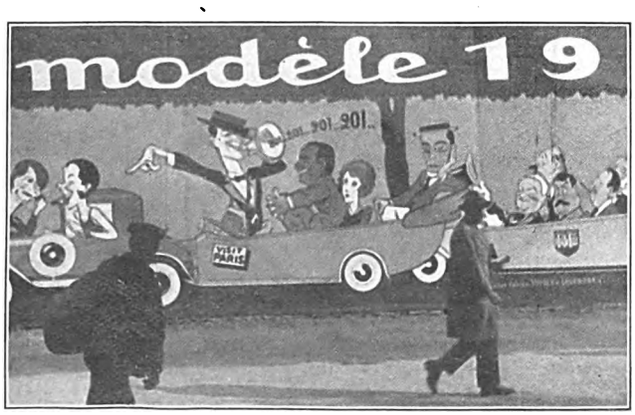
Abgesehen von dem Kardinalproblem der innereuropäischen Zollfragen auf dem Gebiet des Automobilhandels im weitesten Sinne des Wortes, ergeben sich für Deutschlands Automobilindustrie zunächst innerdeutsche Notwendigkeiten von größter Bedeutung. Wir sehen, daß die Automobilwerte, gemessen an den Aktienindex-Vergleichszahlen, an denkbar schlechtester Wertstufe stehen. Es ist ein Abgleiten der Kurse wahrzunehmen, das bedenklich stimmen muß. Einschränkungen auf der ganzen Linie; und keineswegs etwa in dem durch Saisonschwankungen allein gerechtfertigten Maße, sondern weit darüber hinaus. Es erübrigt sich, im einzelnen immer wieder die so oft erörterten Fragen zu diskutieren, die sich auf strafferes Zusammengehen beziehen, auf rationellere Typenauswahl, auf die Eliminierung des allen Beteiligten Schaden bringenden Alle-gegen-alle-Arbeitens. Aber es muß immer wieder aufgezeigt werden, daß drei Hauptgesichtspunkte im Vordergrund der Erwägungen stehen müßten, denn drei Grundfragen sind zu klären.

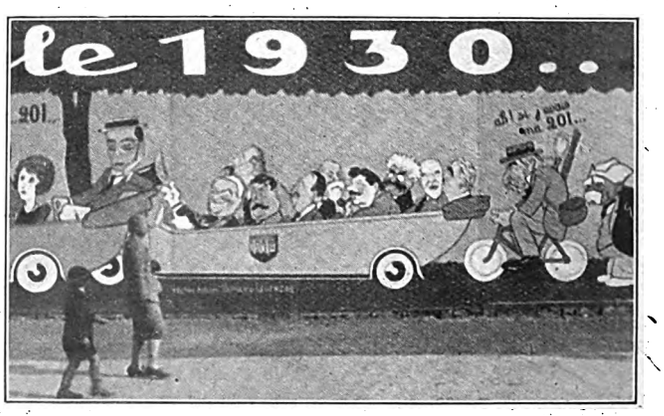
Die fabrikatorischen Probleme an erster Stelle, und bei diesen jene der Konstruktion am Grund, und daran anschließend jene der rationellsten Herstellung; eine Lösung ist nur durch Zusammenarbeit möglich, nicht durch eine Konkurrenz, die mit gesundem Wettbewerb sehr wenig zu tun hat. (Und dann die Zubehörindustrien!)

Dann die Fragen der Geldwirtschaft, die erst durch eine befriedigende Lösung der ersteren Probleme mit Aussicht auf Erfolg verfolgbar sind. Solange das Automobilerzeugungsgeschäft eine reine Bankfrage darstellt, wird es nicht glücklich zu lösen sein. Es gilt also die Rentabilitätsfrage: die Flucht aus der Autoaktie — der natürlichsten Anteilnahme des Geldgebers — zeigt klar, daß ohne echte Rentabilität keine Aktionen Erfolg haben können. Erträgnisse erzielen — das ist der Kernpunkt der Kapitalfragen. Ohne das erste Problem anzufassen, kann man das zweite so wenig lösen, wie man nicht erst das zweite Stockwerk vor dem ersten bauen kann.

An dritter Stelle steht, im weitesten Sinne genommen, das Verkaufsproblem; nur eine gesunde, nicht durch schwersten und ungesündesten Konkurrenzkampf geschwächte Händlerschaft kann für die Produktionsmacht eine richtige Basis abgeben. Wir sehen dagegen viele schwach gewordene Händler als weitere bedrohliche Gefahren der Fabrikanten. — Hand in Hand mit der Bezwingung des Händlerfragenkomplexes müßte jenes des Kundendienstes gehen. Die Höchstabsatzmengen deutscher Werke reichen nicht aus, je Fabrik einen Kundendienst gesondert aufzuziehen. Es gilt, dem Automobilismus zu dienen, um immer breitere Schichten dem Autokauf zu erschließen. Der Weg ist Autodienst am Automobilisten im weitesten Sinne, nicht Firmenkundendienst allein.

Ob es gelingen wird, diese Probleme zu lösen, ist sehr schwer zu sagen. Pessimismus ist geboten: die letzten Jahre haben gezeigt, daß diejenige Industrie, die die größten Aufstiegchancen aller Industrien in der Hand hatte, kläglich versagte. Ob in letzter Stunde eine Besserung eintreten wird, wird davon abhängen, ob endlich die Einsicht siegt: Das Werk geht über die Person! *1800*





An freien Wänden und Zäunen in der Nähe des Pariser Salons waren von der Ausstellungsleitung eigenartige, aber höchst packende Reklamebilder angebracht, entworfen von einem ersten Karikaturisten. So sehen wir auf unseren beiden Bildern, wie die prominentesten Persönlichkeiten der Gegenwart auf Aussichtsomnibussen zum Salon gefahren werden. Man erkennt Briand, Poincaré sowie andere typische Köpfe des französischen Kabinetts, ferner Mussolini, Chamberlain und andere

Digitized by Google

*Pariser Salon * Olympia Schau in London*

Den ständigen Besuchern des Salons war Brennabor schon aus dem Vorjahre bestens bekannt. Auch diesmal war der Brennabor-Stand jeden Tag und jede Stunde von Besuchern aus aller Welt umdrängt. Der 12/55-PS-Drei-Liter-Wagen war den meisten bereits vertraut. Die auch den fremden Idiomen verständlichen Namen „Juwel" und „Ideal" regten das Interesse zahlreicher Frager an, sich von der Vereinheitlichung der neuen Brennabor-2½- und 1,6-Liter-Motoren erzählen zu lassen und von der damit verbundenen Vereinfachung der Fabrikation zu hören. Der geschäftliche Erfolg der Ausstellung liegt für Brennabor selbstverständlich nicht darin, daß Frankschäftsverbindungen geknüpft. Es ist auffallend, daß gerade die Solidität des Brennabor-Fabrikats in allen den genannten Ländern der eigentliche Grund ihres Erfolges ist. Die ästhetisch schöne Form der Wagen imponiert auch dem romanischen Feingefühl für alles Aeußerliche. Vor allem aber wissen die Käufer, die meist auf Straßen fahren müssen, vor denen der Mitteleuropäer schaudern würde, daß der deutsche Wagen unverwüstlich ist. Andere Wagen sind nur schick, aber der deutsche ist, wie ein tunesischer Arzt auf der Ausstellung sagte: „unmöglich, ihn kaputt zu machen". — So hat Brennabor durch die Eleganz seiner Erscheinung, die Solidität seiner Bauart und die

Brennabor-Stand auf der Pariser Automobil-Ausstellung

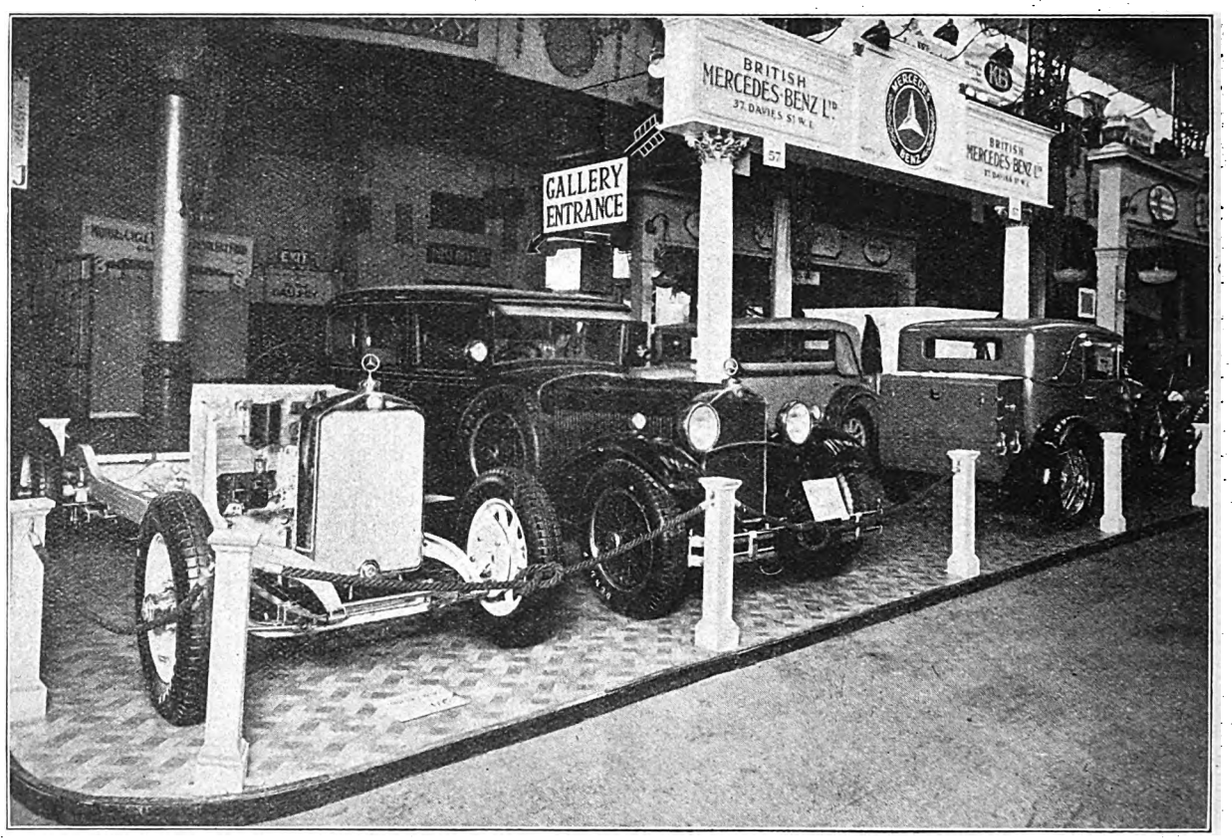
reich als Exportland erschlossen wird. Ein 47prozentiger Wertzoll, die nationale Gesinnung der Franzosen und der Umstand, daß Frankreich selbst gute Wagen der Brennabor-Klasse besitzt, machen einen wesentlichen Export dorthin unmöglich. Außerordentlich stark aber war das Interesse saarländischer Käufer, das sich in Paris am Brennabor-Wagen äußerte und zu schönen Verkaufserfolgen führte. Zahlreiche feste Abschlüsse wurden getätigt und manche aussichtsreiche Geschäftsverbindung geknüpft. Die Bewohner des Balkan schenken dem Pariser Salon von jeher die lebhafteste Beachtung Namentlich Rumänen und Griechen fanden an dem Brennabor-Wagen Gefallen, und zahlreiche Fahrzeuge gingen in den Besitz dorther stammender Besucher der Ausstellung über. Ebenso ausschlaggebend wie für den Balkan ist der Pariser Salon für Südamerika. Auch dorthin wurden viele neue und verheißungsvolle Geschäftsverbindungen geknüpft. Preiswürdigkeit seiner Arbeit auch in diesem Jahre in Paris inmitten der besten internationalen Klasse glänzend abgeschnitten. Dafür sind nicht zum wenigsten die zahlreichen Pressestimmen ein Beweis, die den Brennabor-Wagen aus Anlaß des Salons gewidmet wurden. *1857*

Einen besonderen Anziehungspunkt auf der Olympia-Schau in London bildete wie immer das ausgestellte Mercedes-Benz-Sportmodell „SS". Bei den sportbegeisterten Engländern ist der aufsehenerregende Sieg Caracciolas bei der diesjährigen englischen Tourist Trophy, die er mit dem Mercedes-Benz „SS"-Typ gewann, noch in allerbester Erinnerung. Auch die ausgestellten Modelle des Achtzylinder-Typs „Nürburg" sowie des 3½-Liter-Typs „Mannheim" fanden eine ausgezeich-

Digitized by Google

nete Aufnahme und wurden in der Fachpresse eingehend besprochen. Die englische Presse nahm in sehr lobens- und beachtenswerter Weise von dem Ausstellungsstand von Daimler-Benz Kenntnis, insbesondere die Zeitung „Evening Standard", die in Ausdrücken wie „Spitzenleistung des modernen Automobilbaues", „Der sicherste Wagen der Automobil-Ausstellung" sprach.

Geschäftlich hat Mercedes-Benz gleichfalls wesentliche Erfolge erzielt, so wurden allein drei „SS"-Wagen sowie zwei Achtzylinder, Typ „Nürburg", während der Ausstellung verkauft. Mit Recht darf die deutsche Automobilindustrie von den Londoner Ausstellungserfolgen der Marke Mercedes-Benz eine weitere Festigung ihrer internationalen Geltung erwarten.



Der Daimler-Benz-Ausstellungsstand auf der Olympia-Schau in London

Provisorische Erhöhung der Höchstgewichtsgrenzen für Lastkraftwagen

Die Badische Regierung hat die ihr nachgeordneten Zulassungsbehörden ermächtigt, bis zum Inkrafttreten der neuen, in Vorbereitung befindlichen reichsgesetzlichen Bestimmungen über die jetzt zulässigen Höchstgewichte hinaus auch solche Kraftfahrzeuge zuzulassen, welche der vorgesehenen Neuregelung entsprechen. Demnach dürfen in Baden schon jetzt zweiachsige Fahrzeuge bei einer Höchstladung von 5 t ein Gesamtgewicht bis zu 10,3 t zuzüglich des Gewichtes der Gummibereifung aufweisen. Diese Grenze erhöht sich für Müll-, Spreng- und Fäkalienwagen und Kipper um eine weitere Tonne. Dreiachsige Fahrzeuge dürfen ein Gesamtgewicht von 15,5 t zuzüglich Bereifung aufweisen. Falls die im Gang befindlichen Brückenuntersuchungen durch die Reichsbahn das von der Automobilindustrie erwartete günstige Resultat für Dreiachser aufweisen, ist vorgesehen, die Gewichtsgrenze für diese Fahrzeuge auf 16,5 t zu erhöhen. Praktisch bedeutet diese Anordnung, daß unter Berücksichtigung der Reifen in Baden die jetzige Gewichtsgrenze von Zweiachsern um etwa 1,5 und von Dreiachsern um rund 1,0 bzw. 2,0 t überschritten werden darf.

Nachdem unter Zustimmung des Deutschen Straßenbauverbandes nahezu sämtliche am Kraftfahrzeugverkehr interessierten Kreise sich für eine solche Regelung ausgesprochen haben, ist eine entsprechende rasche Aenderung der reichsgesetzlichen Bestimmungen unter Zugrundelegung der oben aufgeführten Gewichte zu erwarten. Bei dieser Sachlage erscheint es unverständlich und wenig angebracht, daß einzelne Städte und Kreise gegenwärtig gegen den Kraftverkehr eine verschärfte Gewichtskontrolle durchführen und rigorose Bestrafungen bei Ueberschreitung der jetzt geltenden Gewichtsgrenze vornehmen, die für die Praxis völlig unzureichend und technisch überholt sind. Nicht durch Gewichtsbeschränkung, die zur Nutzbarmachung des technischen Fortschritts im Transportsystem und Erzielung höherer Wirtschaftlichkeit innerhalb der unbedingt notwendigen Grenzen gehalten werden sollte, sondern allein durch ständige Verbesserung der Fahreigenschaften sollte die erforderliche Schonung der Straßen angestrebt werden. Das Reichsverkehrsministerium hat den Regierungen der übrigen Länder empfohlen, sich dem fortschrittlichen Vorgehen Badens anzuschließen. *1808*

Italienische Automobilstatistik

Der Kraftfahrzeugbestand in Italien betrug am 30. April d. J. 294 464 Einheiten, und zwar 159 233 Personenwagen, 7318 Autobusse, 54 831 Lastkraftwagen und 73 082 Motorräder, worunter allerdings nicht steuerfreie Kleinkrafträder eingerechnet sind. *1771*

Digitized by Google

Organisation
der Reklameabteilung einer Automobilfabrik*)

Von F. W. A. WILKE

Ich komme nun zu einem interessanten und für die Reklameabteilung einer Automobilfabrik wichtigen, dem sogenannten Kardex-System.

Wenn ich den für meinen Bezirk zuständigen Kardex-Vertreter frage: „Was ist Kardex", so bekomme ich zur Antwort: „Kardex arbeitet". Gemeint ist mit dieser Antwort, daß das System keine tote Kartei, keine Registratur und kein Kontokorrent oder Journal darstellt, sondern ein ganz besonderes ausgedachtes und erprobtes System bedeutet, das nahezu allein arbeitet und nur von sachverständigen Kräften richtig geleitet zu werden braucht — also immer à jour ist.

Wie wichtig es aber ist gerade für die Reklameabteilung, ein System zu haben, das pünktlich und genau arbeitet, den Leiter von der täglichen Routinearbeit entlastet und automatisch auf die vielen Daten aufmerksam macht, die gerade im Zusammenhang mit Insertion und Reklame zu beachten sind, weiß jeder Reklamefachmann. Das Kardex-System ist so eingestellt, daß es sowohl für Autofabriken, die nur wenig inserieren, als auch für diejenigen Werke in Frage kommt, die laufend hunderte verschiedener Zeitschriften und Zeitungen zur Insertion benutzen, aber letztere Großinserenten werden die Vorteile des Kardex-Systems nur voll ausnutzen können; für jene Automobilfabriken, die nur wenig inserieren, ist es nur eine teure Anschaffung, die zudem keine Arbeitsersparnis mit sich bringt. So habe ich mich denn auch heute noch nicht für Kardex entschließen können. Der nachfolgende Entwurf einer zweckdienlichen Kardexkartei wird von Interesse sein. Im Nachfolgenden sei die Erklärung zur Kardexkarte nach Bild 7 gegeben.

Größe der Karte: 254 mm breit, 228 mm hoch. Sichtbar bleibt stets der untere Streifen, der deshalb auch alle Signale aufnimmt. Die Zeitungen werden nach Orten registriert. Das erste Feld besagt die Art der Insertion. Ohne Signal normal, Orange wöchentlich, Gelb halbmonatlich, Grün monatlich, Braun laufend, Blau einmalig bzw. Gelegenheitsinserat. Diese Signale sind 12 mm breit und transparent. Das ist ein wesentlicher Vorteil, da man durch die Signale die Beschriftung der Karte erkennen kann. Es folgen dann die Felder mit den Bezeichnungen „Ort", „Titel" und „Auflage". Diese Angaben sind handschriftlich, besser jedoch maschinenschriftlich einzutragen. Die Karten haben einen Abtrennstreifen, der es ermöglicht, mit der Schreibmaschine Ort, Titel und Auflage peinlich genau am unteren Rande einzusetzen. Nach der Beschriftung wird der Abtrennstreifen entfernt. Die vier folgenden Felder mit den Buchstaben T, W, H und M kennzeichnen die Erscheinungsweise der Druckschrift, also: Täglich, wöchentlich, halbmonatlich und monatlich. Sie werden angekreuzt oder schraffiert. Das letzte Feld weist auf die Art der Druckschrift hin: Gelbes Signal = Tageszeitung, blaues Signal = Fachzeitschrift für Automobilwesen, rotes Signal = Fachzeitschrift für Kommunen. Andere Druckwerke sind nach Bedarf zu bezeichnen. Diese Signale können auch durch schriftliche Zeichen ersetzt werden. Ueber den Feldern „Ort", „Titel" und „Auflage" dient eine Datenskala von 1 bis 31 zur Signalisierung des in Auftrag gegebenen und noch nicht erschienenen Inserates.

Das Signal bleibt bis zum Eingang der Rechnung stehen. Farbe der Signale für Januar, Februar, März und April = orange, für Mai, Juni, Juli und August = gelb, für September, Oktober, November und Dezember = grün. Das Jahr ist also in 3 Gruppen eingeteilt, und die Monate jeder Gruppe werden nur durch eine Farbe gekennzeichnet. Um nun jeden einzelnen Monat sofort erkennen zu können, ist wie folgt zu verfahren: Der erste Monat einer jeden Gruppe trägt ein ungelochtes Signal, der zweite Monat weist ein Signal mit runder Lochung auf, der dritte Monat ein solches mit dreieckiger Lochung und

*) Fortsetzung aus Heft 21, S. 455.

Zeitung liegt im
Vertreterbezirk von: .....
Empfohlen von: .....

Vertreterzusätze:

Abschlüsse:

Berechnung nach: Spaltenbreite: Preise:

Aufgabe-Datum	Art der Anzeige	Größe	Platz	Einzelpreis	Brutto	Rabatte	Netto	Rechnungs-Datum	Summe der Rechnung	Erscheinungs-Datum	Beleg am	Bemerkungen

Art der Insertion	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	×	×	×	×	T	W	HM	M	ENTEN
	Ort														Titel																Auflage									

Bild 7

Digitized by Google

der vierte Monat hebt sich durch ein mit einem Viereck gelochtes Signal hervor. Werden z. B. Anzeigenaufträge mit den Erscheinungsdaten 15. 1., 14. 2., 17. 5., 23. 10. vergeben, so kommen folgende Signale über die betreffenden Daten: Orange ungelocht, Orange rund gelocht, Gelb ungelocht, Grün rund gelocht. Diese Signale werden über den betreffenden Monat unter den transparenten Sichtstreifen geschoben, in dem bei dem Kardex-System der ganze untere Streifen der abgebildeten Karte stets sichtbar steckt. Der große Vorteil des Kardex-Systems ist nämlich die Anordnung der Karten, die dachziegelförmig übereinanderliegen, wobei man stets eine ganze Liste der Zeitschriften mit den Signalen vor Augen hat.

Der übrige Teil der Kardexkarte weist die sonst auch auf Karteikarten zu findenden Eintragungen auf, nur mit dem Unterschied, daß einige Spalten durch die Signale überflüssig geworden sind. Alle letztgenannten Signale sind 6 mm breit. Die Anzeigensignale werden mit der Rechnungserteilung entfernt, der Erscheinungstag dann in der hierfür vorgesehenen Spalte eingetragen. Ein einziger Blick sagt also, wieviel Anzeigen noch erscheinen und wann.

Damit nun kleinere und mittlere Betriebe anderer Branchen nicht annehmen, das System Kardex sei nur für Großinserenten geschaffen, will ich auf die Eigenart des Kardex-Systems etwas näher eingehen.

Zur richtigen Durchführung einer Reklame gehört vor allen Dingen eine scharfe Kontrolle. Diese kann mir in einer wirklich einfachen Art und Weise nur Kardex geben. Bei Anzeigen mit Kontrollnummern läßt sich ohne weiteres der Wert der Zeitung feststellen, und zwar an Hand der eingegangenen Schriftstücke. Letztere selbst werden wieder zerlegt in Bestellungen, ernsthafte Anfragen und wertlose Anfragen. Der Wert der Aufträge kann jederzeit mit den bisherigen Insertionskosten verglichen werden. Bei verschiedenen Vertreterbezirken läßt sich sogar auf diese eine Erfolgskontrolle ausdehnen. Die üblichen Spalten einer Karte fehlen nicht, ja, diese wirken sich im Kardex-System noch viel deutlicher aus. Zusammengefaßt kann gesagt werden, daß jeder Betrieb, der viele Zeitschriften und Zeitungen oft zur Insertion benutzt, und Industriezweige, deren Erzeugnisse die Vorteile des Kardex-Systems ausnutzen können, im Kardex-System die geeignete, also praktische und gewinnbringende Einrichtung finden können. Eine praktische Karteikarte, wie sie sich wohl für die meisten Automobilfabriken zur Verbuchung der erteilten Anzeigenaufträge usw. eignet, wird an anderer Stelle behandelt.

Uebersicht ist die Grundbedingung in vielen Dingen. Da gibt es Bücher, Listen, lose Blätter für Vertreteradressen, Vertreterbezirke. Andere Bücher für die wöchentliche oder tägliche ziffernmäßige Kontrolle der erschienenen Anzeigen und Notizen. Wieder andere Bücher und Karten, welche über das Verbreitungsgebiet bestimmter Zeitungen berichten. Da ergeben sich Aenderungen, in den Büchern wird radiert, gestrichen oder mit bunten Tinten noch größere Unübersichtlichkeit geschaffen. Ich habe nur ein Buch in der Reklameabteilung, und dieses ist ein Journal, welches die Ausgaben der Reklame in verschiedene Konten zerlegt. Die übrige Uebersicht verschafft mir eine Fläche an der Wand. Sie ist etwa 7 m lang und etwa 1,80 m hoch. (Siehe Bild 8.) Auf Sperrholzplatten sind der Reihe nach untergebracht (von links nach rechts): 1. Eine Weltkarte 1 : 32 000 000. 2. Eine Ravenstein-Karte von Deutschland 1 : 1 250 000. 3. und 4. Zwei Gea-Karten der kleineren Verwaltungsbezirke Deutschlands

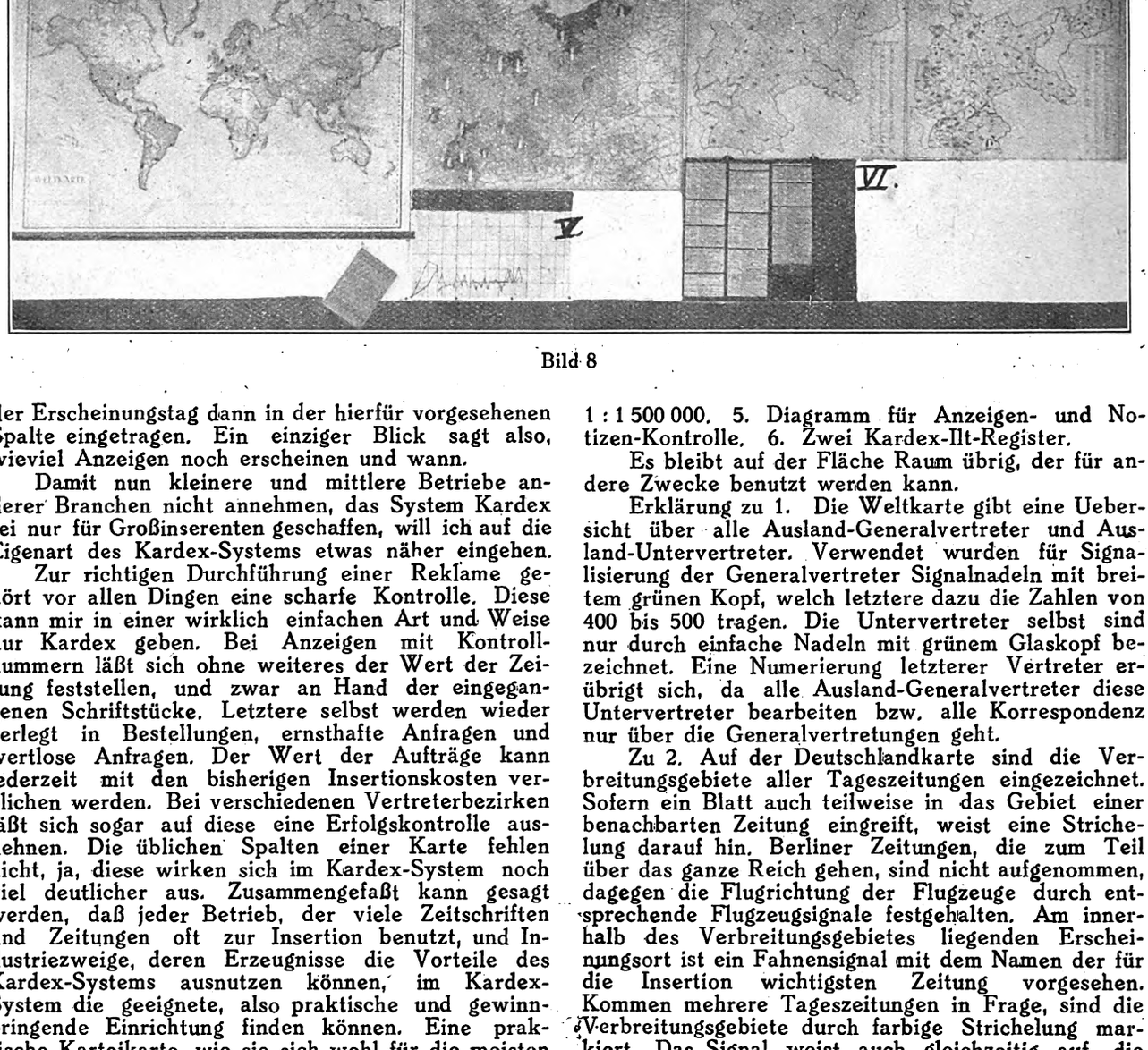


Bild 8

1 : 1 500 000. 5. Diagramm für Anzeigen- und Notizen-Kontrolle. 6. Zwei Kardex-Ilt-Register.

Es bleibt auf der Fläche Raum übrig, der für andere Zwecke benutzt werden kann.

Erklärung zu 1. Die Weltkarte gibt eine Uebersicht über alle Ausland-Generalvertreter und Ausland-Untervertreter. Verwendet wurden für Signalisierung der Generalvertreter Signalnadeln mit breitem grünen Kopf, welch letztere dazu die Zahlen von 400 bis 500 tragen. Die Untervertreter selbst sind nur durch einfache Nadeln mit grünem Glaskopf bezeichnet. Eine Numerierung letzterer Vertreter erübrigt sich, da alle Ausland-Generalvertreter diese Untervertreter bearbeiten bzw. alle Korrespondenz nur über die Generalvertretungen geht.

Zu 2. Auf der Deutschlandkarte sind die Verbreitungsgebiete aller Tageszeitungen eingezeichnet. Sofern ein Blatt auch teilweise in das Gebiet einer benachbarten Zeitung eingreift, weist eine Strichelung darauf hin. Berliner Zeitungen, die zum Teil über das ganze Reich gehen, sind nicht aufgenommen, dagegen die Flugrichtung der Flugzeuge durch entsprechende Flugzeugsignale festgehalten. Am innerhalb des Verbreitungsgebietes liegenden Erscheinungsort ist ein Fahnensignal mit dem Namen der für die Insertion wichtigsten Zeitung vorgesehen. Kommen mehrere Tageszeitungen in Frage, sind die Verbreitungsgebiete durch farbige Strichelung markiert. Das Signal weist auch gleichzeitig auf die Tendenz des Blattes hin.

Zu 3. Diese Gea-Deutschlandkarte mit Kreiseinteilung zeigt die Aufteilung der Verkaufs-

Digitized by Google

büros für Kommunalfahrzeuge. Der Sitz der Verkaufsbüros ist unterstrichen. Signale mit breitem roten Kopf und den Zahlen 1—25. Händlervertreter kommen für diese Gruppe nicht in Frage.

Zu 4. Die gleiche Karte, jedoch für die allgemeinen, d. h. serienmäßigen Fahrzeuge. Aufteilung zunächst nach Verkaufsbüros. Signale blau mit Zahlen 26—50. Dann Händlervertreter für die vertraglich festgelegten Kreise. Signale in Weiß mit schwarzen Zahlen 51—300. Ich betone nochmals: Zunächst wurde die Aufteilung der Verkaufsbüros auf den Karten 3 und 4 in Buntstift vorgenommen, und zwar nach Landesteilen und Provinzen bzw. unter Berücksichtigung geographischer Gesichtspunkte. Für die Händlervertreter sind die Absatzgebiete nach Kreisen oder Bezirksämtern vertraglich festgelegt. Die Kreise bzw. Bezirksämter sind durch eine grüne Farbe umrändert. Der unterstrichene Sitz der Verkaufsbüros oder Händlervertreter ist dann in den oben angegebenen farbigen und dazu mit Zahlen versehenen Nadeln signalisiert.

Zu 5. Dieses Diagramm ist bereits zu Beginn des Themas unter Bild 4 näher erläutert.

Zu 6. Zwei doppelseitige Kardex-Ilt-Register zur Aufnahme von 90 Adressenstreifen je Seite, also für insgesamt 360 Adressen. Die Kardex-Ilt-Register enthalten

a) die Händlervertreter laut Gea-Karte zu 4. von 51—300;
b) die Verkaufsbüros laut Gea-Karte zu 4. von 26—50;
c) die Verkaufsbüros laut Gea-Karte zu 3. von 1—25;
d) die Ausland-Generalvertreter laut Weltkarte zu 1. von 301 bis 400.

Zelluloidhülsenstreifen in den Farben der für die Landkarten verwendeten Signalnadeln trennen bei a) die von den einzelnen Verkaufsbüros verwalteten Händlervertreter, bei b, c und d die Verkaufsbüros und Auslandvertreter. Die sämtlichen Adressen sind nach laufenden Zahlen registriert, die mit den Ziffern der auf den Landkarten zu findenden Signalnadeln übereinstimmen. Wenn also z. B. die Firma Müller als Händlervertreter in München vertraglich die Kreise München, Starnberg-Fürstenfeldbruck, Dachau, Freising und Erding zur Bearbeitung zugesprochen erhielt, so ist auf der Gea-Karte 4 zunächst der Sitz der Firma grün unterstrichen, der Bezirk wiederum grün umrändert und die Signalnadel 101 am Sitz der Firma befestigt. Dieselbe Zahl 101 signalisiert die Firma auf dem Kardex-Ilt-Register mit ihrer vollen Adresse, und weiterhin finde ich dieselbe Zahl 101 auf einer Adreß-Schablone der Elliot-Adressiermaschine (Bild 9).

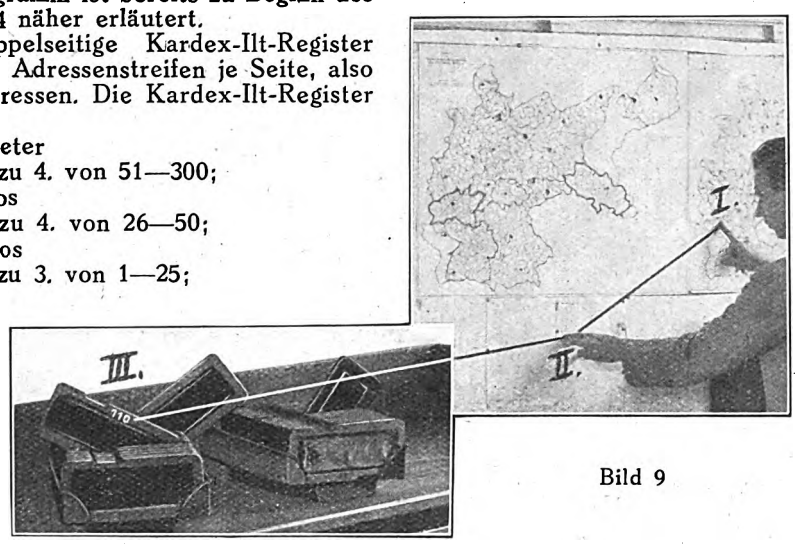


Bild 9

Welche Vorteile bietet mir diese Organisation? Mit einem Blick erfasse ich bei 1. die Zahl der Ausland-General- und Untervertreter und ersehe gleichzeitig mit dem Sitz die Größe deren Arbeitsgebiete. Das gleiche gilt bei 3. und 4. von den Verkaufsbüros und Händlervertretern.

Jede Adresse ist mir sofort bekannt, wenn ich die Zahl der Signalnadel mit der des Kardex-Ilt-Registers vergleiche. Wenn Drucksachen angefordert werden, kann ich mit einem Blick die Menge nach dem Umfang des Arbeitsgebietes bestimmen. Sollen Anzeigen erscheinen, sagt mir ein Vergleich der Karten 3 und 4 mit der Karte 2, welche Zeitungen für das Arbeitsgebiet des Händlervertreters oder Verkaufsbüros in Frage kommen. — Fällt ein Händlervertreter aus, so werden von Karte 4 die Signalnadel, aus dem Kardex-Ilt-Register der Adreßstreifen und aus der Elliot-Schablonen-Kartei die Adreßschablone entfernt. Keine Streichungen, keine Radierungen, keine zeitraubende Arbeit. Sollen die Händlervertreter bestimmter Verkaufsbüros Mitteilungen bekommen, so erfasse ich mit einem Blick auf dem Kardex-Ilt-Register diese Gruppen mit den Zahlen, z. B. von 123 bis 189, suche mit einem Griff aus dem Elliot-Schablonen-Register die Adreßschablonen von 123 bis 189 heraus und adressiere das auf dem „Rotafix" angefertigte Schreiben in einer Viertelstunde, eine Arbeit, für die Schreibmaschinen bei Anfertigung des ganzen Schreibens einen Tag benötigen.

(Fortsetzung folgt.)

Kleine Mitteilungen

Aufhebung der Führerscheinfreiheit für Kleinkrafträder? — Stellungnahme der Motorradfabrikanten

In einer Sitzung der Motorradfabrikanten, die in diesen Tagen in Nürnberg stattfand, beschäftigte man sich auch eingehend mit dem deutschnationalen Antrag, die Führerscheinfreiheit für Kleinkrafträder wieder aufzuheben. Man war sich darüber einig, daß eine derartige Maßnahme zu schweren Rückschlägen in der Motorradindustrie führen müßte, da sich die meisten Fabrikanten mit Rücksicht auf die 200-ccm-Grenze auf die Fabrikation führerscheinfreier Räder eingestellt haben. Wie sich aus den Verhandlungen ergab, verschließt man sich jedoch auch innerhalb der Motorradindustrie nicht der Erkenntnis, daß im Hinblick auf die Verkehrssicherheit eine bessere Ueberwachung der Kleinkraftradfahrer erwünscht ist. Man regte an, daß die Fahrer von Kleinkrafträdern den Nachweis einer kürzeren Aus-

Digitized by Google

bildung erbringen sollen, oder daß die Zulassung des Kleinkraftrades abhängig gemacht wird von einer Probefahrt vor dem Zulassungsbeamten. Man ist also zu Konzessionen bereit.

Außerdem beschäftigte sich die Industrie anläßlich der Sitzung mit der Frage der Absatzfinanzierung. In der nächsten Zeit dürfte mit einem Institut, das die Einkaufsfinanzierung nach neuartigen Gesichtspunkten betreibt, die von der Industrie und dem Handel als fördernd angesehen werden, in Verhandlungen eingetreten werden. Auch die Einrichtung der Schutzgemeinschaft für Absatzfinanzierung (Schufa) wurde besprochen. *1839*

Gründung einer Tankstellenbesitzerschutz G.m.b.H.

Unter der Firma Tankstellenbesitzerschutz G. m. b. H. wurde in München ein Unternehmen gegründet, das den Zusammenschluß aller deutschen Tankstelleninhaber und deren Interessenschutz bezweckt. Die Leitung liegt in Händen von Dr. jur. H. Stinhele, München, Weinstr. 8. *1845*

Adler-Kundendienst-Schecks jetzt in ganz Deutschland und auch im Ausland gültig!

Die Adlerwerke, die mit ihren Kundendienst-Schecks eine als vorbildlich anerkannte Einrichtung getroffen haben, geben bekannt, daß die Kundendienst-Schecks, die zur kostenlosen Inanspruchnahme des Inspektions- und Pflegedienstes berechtigen, nicht nur im Wohnbezirk des Besitzers Geltung haben, sondern überall, bei jeder Adlervertretung im Inland wie im Auslande, präsentiert werden können. *1852*

Zusammenschlußbewegung in der österreichischen Automobilindustrie?

Bereits unmittelbar nach dem Uebergang der Boden-Kreditanstalt an die Oesterreichische Creditanstalt für Handel und Gewerbe verlautete, daß im Zusammenhang mit dieser Transaktion auch Zusammenschlüsse in der Industrie bevorständen. Genannt wurde auch die Automobilindustrie. Nunmehr wird aus Wien gemeldet, daß in der Automobilindustrie eine Vereinheitlichung der Typen und die Ausschaltung der Konkurrenz in der Personenwagen-Produktion bei enger Kooperation der Firmen Steyr-Werke, Austro-Daimler und Graef & Stift bevorstehe. *1856*

Schmidt-Gummy von der Pegnitz-Nürnberg 60 Jahre alt

Der bekannte Journalist und Sportschriftsteller, ein Pionier im Rad- und Kraftfahrsport, welcher in diesem Frühjahr sein 40jähriges Berufsjubiläum begehen konnte, hatte am 1. November seinen 60. Geburtstag. Er war früher selbst als Meister im Sport bekannt und gehört zu den allerältesten Sportschriftstellern. *1847*

Vertriebsorganisation für Glysantin

Der Vertrieb von Glysantin, das sich im vergangenen harten Winter als zuverlässiger Autokühler-Frostschutz besonders bewährt hatte, erfolgt, wie wir hören, in Deutschland für den kommenden Winter nicht nur durch die der I. G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft nahestehende Deutsche Gasolin-Aktiengesellschaft. Es werden vielmehr auch die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft (Dapolin) und die Rhenania-Ossag (Shell) ihre weitverzweigten Verteilungsapparate in den Dienst dieses Vertriebes stellen. *1846*

Rekordeinfuhr von Automobilen in Norwegen

Die Automobileinfuhr Norwegens betrug in den ersten sieben Monaten d. J. 3169 Personenwagen und 1755 Lastkraftwagen. In der gleichen Zeit des Vorjahres wurden 2727 Personen- und 911 Lastkraftwagen eingeführt. *1838*

Die Reichspost. — Deutschlands größtes Kraftverkehrsunternehmen

Die Post hat ihren ursprünglich aus Heeresbeständen vorteilhaft erworbenen Fuhrpark von 4376 Kraftfahrzeugen 1925 und 8250 im vergangenen Jahre auf 9739 Kraftfahrzeuge und 1691 Anhänger 1929 stark vermehrt. Mehr als die Hälfte dieses Bestandes entfällt auf 4976 Lastkraftwagen. Das erhebliche Anwachsen der Zahl der Omnibusse von 3038 im Jahre 1928 auf 3595 Einheiten 1929 läßt auf eine anhaltend starke Ausdehnung des öffentlichen Kraftverkehrs schließen. Bereits 1928 unterhielt die Reichspost 1936 regelmäßig befahrene Linien mit einer Gesamtlänge von 37 172 Kilometer; sie erreichte damit eine Fahrleistung von 59,4 Millionen Kilometer und beförderte 68,8 Millionen Reisende. *1843*

Vor einem Einfuhrverbot für gebrauchte Automobile in Dänemark

Die dänische Automobilindustrie hat eine Eingabe an die Regierung gerichtet, worin vorgeschlagen wird, mit Rücksicht auf den sehr bedrohlich werdenden Import alter amerikanischer und englischer Automobile nach Dänemark ein Generaleinfuhrverbot für gebrauchte Wagen zu erlassen. *1834*

Das finnische Omnibusnetz ist viermal so groß als die Eisenbahnlinien

Das in letzter Zeit in größtem Ausmaß vermehrte Netz der finnischen Omnibuslinien beträgt nunmehr etwas über 40 000 Kilometer und damit das Vierfache aller Eisenbahnlinien Finnlands. *1772*

Firmenberichte

Automobilfabrik Komnick, Elbing. Die Firma hat beim Regierungspräsidenten in Marienwerder die bevorstehende Entlassung eines Teils ihrer Belegschaft angezeigt. Begründet wird die Notwendigkeit dieser Maßnahmen mit dem Nachlassen des Auftragseinganges in den Wintermonaten. Die Verwaltung teilt jedoch mit, daß im laufenden Jahre gegenüber 1928 erneut eine wesentliche Steigerung der Umsätze erzielt werden konnte. *1855*

Deutsche Edelstahlwerke, Bochum. Wie verlautet, beabsichtigt die Verwaltung, ihre Abteilung Bochumer Stahlindustrie, die zurzeit 1100 Arbeiter beschäftigt, stillzulegen, weil sie in Zukunft auf die Erzeugung und den Vertrieb der sogenannten Massenstähle verzichten wolle. Es sollen zurzeit Verhandlungen über eine Verpachtung der Werksanlagen der Bochumer Stahlindustrie schweben. Diese Maßnahme würde eine außerordentlich weitgehende Umstellung und Einschränkung des Produktionsprogramms bedeuten. Im Zusammenhang damit beabsichtige die Verwaltung, den Sitz der Gesellschaft entweder nach Düsseldorf, als dem Sitz zahlreicher Verbände und Verkaufsgesellschaften, oder nach Krefeld, dem Sitz des Krefelder Stahlwerks, zu verlegen. Die letzte Lösung hätte den Vorteil für sich, daß der Verkauf von der Produktionsstätte für Werkzeugstahl, dem Krefelder Stahlwerk aus, die auch gleichzeitig Verkaufsabteilung der Bergischen Stahlindustrie ist, übernommen werden soll. (B. T.)

Belgische Autoreifenfabrik in Aachen. Die Verhandlungen der Stadt Aachen mit der belgischen Kraftwagen-Reifenfabrik Englebert über Industrieansiedlung dieser Firma sind, wie der „Vossischen Zeitung" aus Aachen gedrahtet wird, nunmehr erfolgreich abgeschlossen worden. Die Englebertschen Werke werden demnächst auf dem Industriegelände des früheren Hüttenwerkes Rote Erde mit dem Bau ihrer Werksanlagen beginnen.

Digitized by Google

NSU-Automobil-Aktiengesellschaft, Heilbronn. Unter maßgeblicher Beteiligung von NSU. ist dieser Tage in Berlin eine neue Droschkengesellschaft unter der Firma „Kraftag" Großberliner Kraftdroschken-AG. mit einem voll eingezahlten Grundkapital von 2 500 000 RM. gegründet worden. Der erste Aufsichtsrat besteht aus den Herren Konsul Karl Otto Fritsch, Handelsgerichtsrat Kurt Kramer, Direktor Pierb Bonelli und Hugo Ratzmann. Zu Vorstandsmitgliedern sind die Herren Otto Marx und Ingenieur Bruno Cossalter bestellt.

Bayerische Motoren-Werke AG., München-Eisenach. Der Aufsichtsrat stellte fest, daß in den ersten 10 Monaten des laufenden Geschäftsjahres in den Werken München und Eisenach ein Umsatz von rund 33 Mill. RM. erzielt wurde. Im Jahre 1928 betrug der Gesamtumsatz 27 Mill. RM., wobei aber zu berücksichtigen ist, daß die Eisenacher Anlagen (Automobilbau) erst in den letzten drei Monaten hinzugekommen waren.

Die Motorradfabrikation hält sich nach dem Umsatz und Erträgnis annähernd auf der Vorjahrshöhe. Die Abteilung Flugmotorenbau, die zu Anfang des Jahres unter Auftragsmangel litt, ist durch neue Auslandaufträge bis Mitte nächsten Jahres beschäftigt. Im Werk Eisenach gelang es, die alten Bestände an Dixi-Wagen in der Hauptsache auszuverkaufen. Der neue BMW.-Typ des Kleinautos hat bekanntlich bei seinem Erscheinen Mitte Juli einen vollen Erfolg erzielt, so daß die vorgesehene Fabrikation bis Ende des Jahres abgesetzt sein wird.

Die Finanzlage hat sich wesentlich gebessert. Während im Juni außer den langfristigen Schulden von ca. 8 Mill. RM. noch kurzfristige Bankschulden von über 7 Mill. RM. vorhanden waren, sind die letzteren bis auf etwa 2 Mill. RM. abgedeckt. Es steht zu erwarten, daß bis Ende des Jahres eine weitere Ermäßigung eintreten wird. Die Lieferantenschulden sind im gleichen Zeitraum auf 1½ Millionen RM. zurückgegangen. Die Ueberschüsse des laufenden Geschäftsjahres werden zwar hinter dem Vorjahr zurückbleiben, lassen aber die Ausschüttung einer Dividende erwarten, über deren Ausmaß natürlich zurzeit eine Aeußerung noch nicht möglich ist.

Ardiewerke AG., Nürnberg. Die Verwaltung teilt mit, daß die Gerüchte über eine Fusion mit der Schweinfurter Präzisions-Kugellagerwerke Fichtel & Sachs AG. nicht den Tatsachen entsprechen. Richtig ist, daß das Ardiewerk beabsichtigt, den bisher von ihm verwendeten englischen Motor durch ein deutsches Erzeugnis zu ersetzen, und daß es aus diesem Grunde an der von Fichtel & Sachs aufgenommenen Fabrikation von Kraftradmotoren und -getrieben stark interessiert ist. Die Bezüge der Ardiewerke aus England betrugen in diesem Jahr mehrere Millionen RM. und erreichten etwa 25 Prozent der Gesamterzeugung der beiden englischen Fabriken Jap und Burman. Diese Aufträge werden mit der zu erwartenden Zollerhöhung auf Explosionsmotoren wahrscheinlich auf Fichtel & Sachs übergehen. — Der Umsatz konnte im ersten Halbjahr 1929 gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt werden. Das Nachlassen des Herbstgeschäftes wird das günstige Gesamtergebnis voraussichtlich nicht beeinträchtigen. Auf die in Vorbereitung befindlichen neuen Modelle liegen bereits größere Aufträge vor, so daß die Beschäftigung des Werkes für die kommende Saison bereits jetzt gesichert erscheint. *1848*

GLYSANTIN

der genormte 100%ige

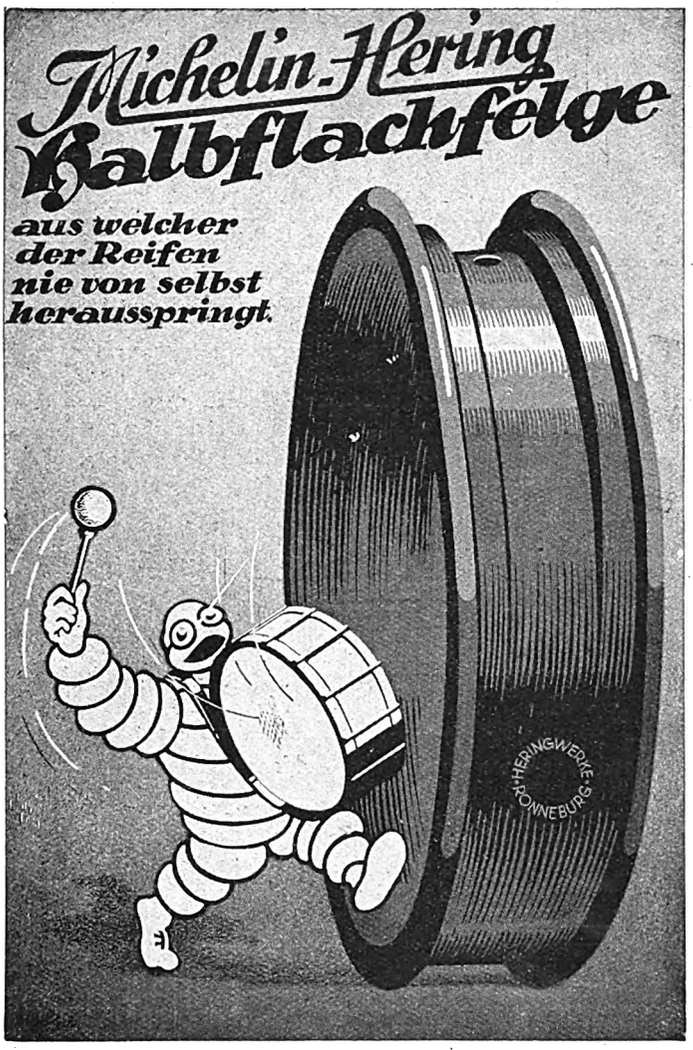
KÜHLER-FROSTSCHUTZ

sichert den Kühler Ihres Wagens gegen die Gefahren des Frostes!

Hersteller:
I.G. Farbenindustrie Aktiengesellschaft

Bedarfsartikel der Fachgeschäfte für den Kraftfahrer

Digitized by Google



Der kleine BMW-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert

BMW. und Castiglioni. Präsident Castiglioni ersuchte um Veröffentlichung folgender Mitteilung: Um einer mißverständlichen Auffassung der Berichte über die letzte BMW.-Transaktion und über mein Verhältnis zur BMW. zu begegnen, stelle ich fest, daß ich niemals persönlich Schuldner der BMW. war, weder aus irgendwelchen Verträgen, noch aus einem anderen Anlasse. Ich habe lediglich für eine Verpflichtung der Bank voor Handel en Credit in Amsterdam die Haftung übernommen. Die Verpflichtung dieser Bank wurde in direkter Verhandlung zwischen dieser und der BMW. endgültig derart festgelegt, daß die Bank den vereinbarten Betrag Ende Dezember 1929 zu bezahlen gehabt hätte. Trotzdem hat diese Bank den Betrag bereits jetzt sofort nach Abschluß des Vertrages bezahlt, so daß meine Haftung vollkommen erloschen ist und weder ich noch die Bank gegenüber der BMW. irgendwie Verpflichtung mehr haben.

Amerikanisches Interesse für die BMW. Wie die „Vossische Zeitung" meldet, beziehen sich die Verhandlungen über den Verkauf der Aktienmajorität der Bayerischen Motorenwerke an die amerikanische Firma Pratt and Whitney Aircraft Co. von der die BMW. schon seit langem eine Lizenz für luftgekühlte Motoren haben, nicht nur auf das Paket, das erst kürzlich aus dem Besitz Castiglionis an das Bankenkonsortium übergegangen ist, sondern auch auf die recht erheblichen Aktienbestände, die sich, zum Teil wohl aus Börseninterventionen und aus der Transaktion mit Gothaer Waggon, in Händen des Konsortiums und ihm nahestehender Kreise befinden. Die Verhandlungen befinden sich erst in einem Anfangsstadium, so daß sich über den endgültigen Ausgang noch nichts sagen läßt. Bemerkenswert bleibt jedenfalls die Tatsache, daß der künftige Großaktionär weniger am Automobil- und Motorradbau, als an der Produktion von Flugmotoren interessiert ist.

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

Digitized by Google

VDO
Magnet-Ableucht-Lampe
Größte Annehmlichkeit
in
unbequemer Situation!

Haftet magnetisch. Beide Hände frei. Gutes Licht. Universell verwendbar als Ersatz für Wagenbeleuchtung, Rücklicht, Nebellicht, Standlicht, Garagenlicht, Ableuchtlampe, Sucher, Hilfslampe bei Reparaturen

Komplett nur RM. 12.—

VDO Tachometer A. G. (Deuta-OTA)
Frankfurt a. M. W 13 Berlin SO 36

Auskunft durch

Nordstern und Vaterländische
Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft
BERLIN
Nordsternplatz
sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Mitteilungen aus der Industrie

Neue Preise für das D-Rad

D-Rad R 0/6 kostet . . . . . 995,— M.
D-Rad R 9 kostet . . . . . 1045,— M.
D-Rad R 9 Luxus kostet . . 1195,— M.

Adaxclub-Rennen in Cordoba

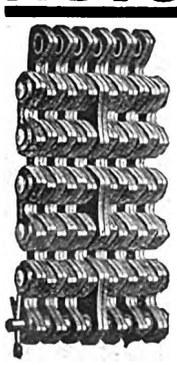
Aus Südamerika meldet der Draht, daß ein Mercedes mit Continental-Reifen das Adaxclub-Rennen in Cordoba gewonnen hat. Das Rennen führte über 505 km, und mehr als 500 Kurven waren zu durchfahren. Wenn der Sieger seinen contibereiften Mercedes mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 110 km ans Ziel brachte, so ist das in Hinsicht auf die schlechte Straße und die riesige Zahl von Kurven eine hervorragende Leistung. Die deutsche Auto- und Reifenindustrie hat gegen große Weltkonkurrenz erfolgreich bestehen können. Solche Siege sind mehr als eine Propaganda für Mercedes und Continental, sie sind eine Propaganda für deutsche Arbeit. *1852*

Zündapp Sieger in der Harz-Heidefahrt des ADAC.

Diese schwierige Ueberlandfahrt durch die wegelose Lüneburger Heide, durch Flüsse und Gräben und dann noch durch den Harz auf schlechtesten Waldwegen, stellte unerhörte Anforderungen an Maschinen und Fahrer, und so war es kein Wunder, daß von den vielen gemeldeten Wagen und Motorrädern nur wenige Fahrzeuge die schwere Aufgabe lösten. Von den Motorrädern blieben nur zwei strafpunktfrei und der Zündappfahrer Peltzer-Altona erhielt die Goldene Medaille. Die Marke Zündapp hat wiederum ihre glänzenden Eigenschaften gezeigt, das unverwüstliche Material wurde allen Anforderungen gerecht, und Zündapp zeigte sich als eine der besten Gebrauchsmaschinen. *1811*

Zu verkaufen: 7/34-Opel-Cabriolet, Spezialausführung, Bauj. 1928, Anschaffungswert 6400 M., beige, innen Leder, 6fach bereift, mit allen Schikanen versehen, in sehr gutem Zustand, vorzüglicher Läufer, u. guter Bergsteiger. 30000 km gefahren. Preis 3500 M. bei Barzahlg. Näheres durch die Hauptgeschäftstelle Stuttgart-Cannstatt, Tel. 51203.

AUTOK



Geräuschlose Zahnketten
für Automobil-Motoren zum Antrieb
der Nockenwelle
der Lichtmaschine
des Anlassers usw.

AUTOK-AKT.-GES.
Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207/208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Digitized by Google

Es gibt Sichtkarteien ..... Aber nur EIN KARDEX-SYSTEM!

„KARDEX" ist ein Begriff geworden. Das ist verständlich. Über 10000 Firmen in Deutschland verwenden „Kardex". Häufig wird das Wort „Kardex" gebraucht, während man Sichtkarteien im allgemeinen meint. Wir sind zwar stolz darauf, daß das Wort „Kardex" in Deutschland solche Verbreitung gefunden hat. Jedoch: Es gibt viele Sichtkarteien – – aber es gibt nur ein Kardex-System. Das System, das mehr als 10000 deutschen Firmen zu größeren und besseren Geschäften verhalf. Zu zielsicherer Leitung, zu schärfster Kontrolle im Verkauf, Einkauf, in der Buchhaltung und Statistik

Kardex wurde ein Begriff ebenso sehr durch seinen Kundendienst, seine langjährigen Erfahrungen, die allen seinen Kunden zur Verfügung stehen, als auch durch die technische Vollkommenheit der Kardex-Erzeugnisse.

Wir haben im Laufe der Jahre mancherlei Verbesserungen für unsere Apparate gebracht, aber niemals grundlegende Abänderungen. Kardex ist über das Experimentierstadium längst hinaus. Das ist sehr wichtig. Sie müssen die Garantie haben, daß Sie die Anlage, die Sie heute kaufen, auch noch nach vielen Jahren verwenden können. Kardex wird hergestellt in mehr als 100 verschiedenen Ausführungen, darunter Spezialtypen für jedes Din-Format.

Wenn mehr als 10000 Firmen aller Branchen und Hunderte von Behörden unsere zufriedenen Kunden sind, so muß das seinen Grund haben. Wollen Sie ihn wissen? Dann schreiben Sie uns. Unsere Druckschriften stehen Ihnen gratis und unverbindlich zur Verfügung.

KARDEX

BERLIN-FRIEDENAU, Bennigsenstraße 40

Ständige Ausstellung: Berlin W 8, Friedrichstr. 65

Bezirksbüros in allen großen Städten

..... Hier abtrennen! .....

An KARDEX, BERLIN-FRIEDENAU, Bennigsenstraße 40

Senden Sie mir gratis und unverbindlich Ihre Broschüre

„Kundenerhaltung und Kundengewinnung im Automobil-Handel".

Firma: .....

z. Hd. d. Herrn: .....

Ort und Straße: .....

(Bitte deutlich schreiben!)

Geheimer Regierungsrat

Dr. Ernst Valentin

Oeffentlich angestellter beeidigter Sachverständiger f. Kraftfahrzeuge

im Bezirk der Handelskammer Berlin

30jährige im In- und Ausland gesammelte Erfahrung im Autowesen

Englisch

Beratung in Zivil- und Strafsachen, gewerblichen u. Steuerangelegenheiten, Konstruktions- u. Patentfragen, bei Herstellung u. Vertrieb von Kraftfahrzeugen

Französisch

Beste Empfehlungen von Behörden und ersten Firmen stehen zur Verfügung

Berlin-Friedenau * Sponholzstr. 7

Tel.: Rheingau 9543/44, Tel.-Adr. Valentinverlag, Berlin

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin **Erscheinungsweise:** 24mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200.—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Verlag:** Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 u. 9544. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin O 2

Digitized by Google

2. der drei Hefte über Sechsrad-Wagen

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG
von
Kraftfahrzeugen
(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME
Im Jahre 1928 rund
29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

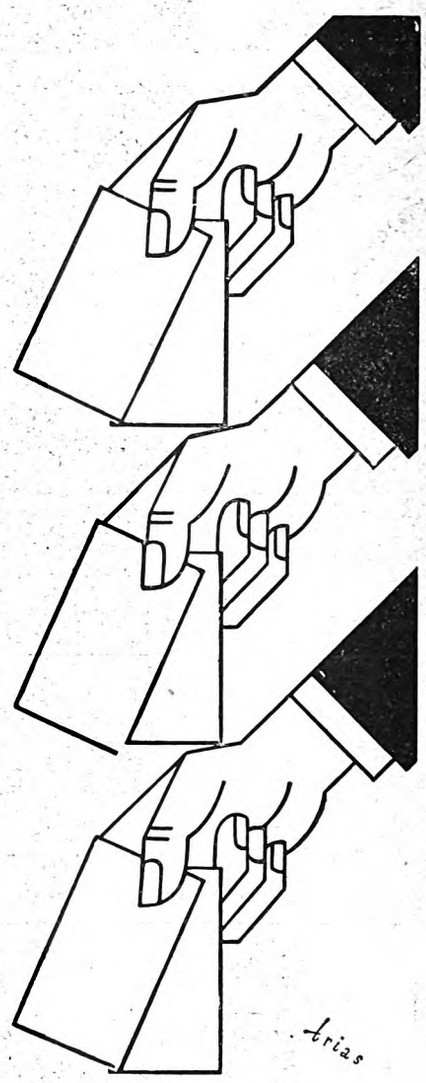
AUTOMOBIL-WELT
FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 23. XXXI. Jahrg. Preis dieses Heftes 1,— M. Berlin, 1. Dezember 1929

Digitized by Google

FIAT 509

JEDER KANN AUS SEINEM EINKOMMEN



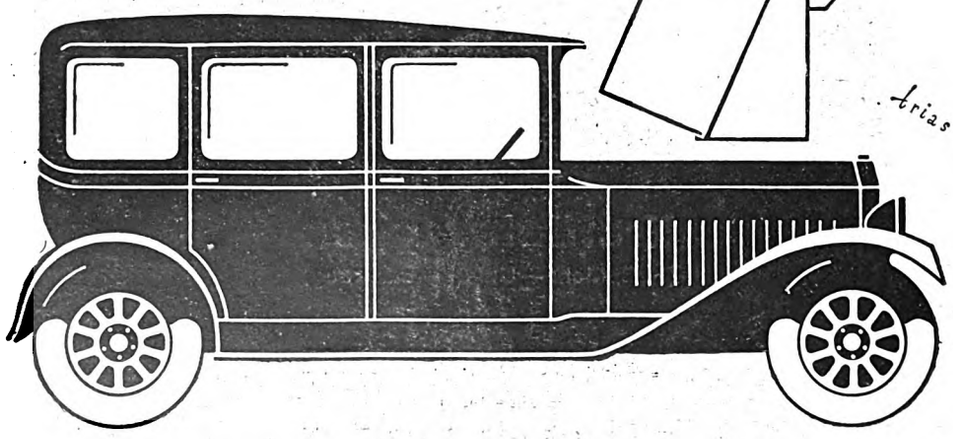
den Fiat 509 zum Preise von RM 3780.– erwerben. Ist das zuviel behauptet, wenn Sie unseren Zahlungsplan berücksichtigen, der sehr günstige

TEILZAHLUNGEN

je nach Wunsch über 6, 12 oder 18 Monate laufend, vorsieht? Überlegen Sie doch ferner, dass Sie für diesen Wagen eine

Jahressteuer von nur RM 138.-

zahlen und Sie werden zugeben, dass dem Kauf eines Fiat 509 nichts mehr im Wege steht.



Deutsche Fiat-Automobil-Verkaufs-A.-G.

Berlin-Tempelhof, Industriestraße 35-37

Niederlassung München: Berg-am-Laim-Straße 31

Niederlassung Köln: Köln-Niehl, Bremerhaver Straße
(Militärring, Ecke Neußer Straße)

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Nachruf.

Am 28. Oktober 1929 verschied das langjährige Mitglied des Mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins

Herr Geheimer Baurat Dr.-Ing. h. c. Heinrich Büssing.

Wir betrauern in dem Verstorbenen nicht nur einen hervorragenden, genialen Förderer des deutschen Kraftwagenbaus, sondern auch unser hochgeschätztes Ausschuß-Mitglied, welches 30 Jahre lang in treuer und wohlwollender Anhänglichkeit dem MMV. angehört hat. Wir werden ihm stets ein ehrendes Andenken bewahren.

Mitteleuropäischer Motorwagen-Verein e. V.

Einladung zur Ausschuß-Sitzung

am Freitag, den 6. Dezember, nachmittags 5½ Uhr, in den Räumen des Generalsekretariats des MMV., Berlin SW 11, Hafenplatz 5.

Tagesordnung:
1. Bericht über den Stand des Vereins.
2. Organisationsfragen.
3. Vorschläge für Ergänzungswahlen zum Vorstand und Ausschuß.
4. Sonstiges.

Kaufmann, Präsident des MMV.

Die Generalversammlung findet am Freitag, den 10. Januar 1930, statt.

Zustellung der Vereinszeitschrift „Automobil-Rundschau.

Um für das Jahr 1930 die regelmäßige Zustellung der Vereinszeitschrift an unsere Mitglieder sicherzustellen, soll eine neue Mitgliederliste zu Anfang des nächsten Jahres aufgestellt werden.

Da im letzten Jahre verschiedentliche Aenderungen der Adressen unserer Mitglieder eingetreten sind, die uns nicht mitgeteilt wurden, und die wir nur zufällig durch die Post erfahren haben, bitten wir die geehrten Mitglieder, uns auf beiliegender Postkarte ihre Adresse genau anzugeben.

Betrifft Unfallversicherung

Mehrfache Anfragen über die Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung des Verlages Dr. Ernst Valentin veranlassen uns, darauf hinzuweisen, daß dieser Versicherungsschutz sich nur auf die früheren Abonnenten der „Automobilwelt-Flugwelt" bezieht, da die „Automobilwelt-Flugwelt" vom Verlage Dr. Ernst Valentin übernommen worden ist.

Eine Neuregelung dieser Versicherung ist in Aussicht genommen.

Vorläufig bitten wir diejenigen Mitglieder des MMV., welche auch in den Genuß der Abonnenten-Unfallversicherung der „Automobil-Rundschau", vereinigt mit der „Automobilwelt-Flugwelt", gelangen wollen, sich an den Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7, zu wenden.

Die Mitglieder sind durch den Empfang der „Automobil-Rundschau" an und für sich noch nicht unfallversichert.

Digitized by Google

Landesgruppe Nordbayern

Herr Karl Förster, Nürnberg, Imhoffstr. 4, hat mit dem November d. J. die Leitung der Landesgruppe Nordbayern übernommen.

Es wird von der Landesgruppe Nordbayern beabsichtigt, zum besseren Kennenlernen und Zusammenschluß der Mitglieder in Nürnberg in jedem Monat einen Klubabend anzusetzen.

Bei dieser Gelegenheit sollen juristische und technische Fachfragen in gemeinsamer Diskussion und im Beisein des juristischen und des technischen Beraters der Landesgruppe Nordbayern erörtert werden.

Auch wird beabsichtigt, Vortragsabende und Gesellschaftsabende einzurichten.

Das Klublokal und der Termin des ersten Abends werden den Mitgliedern der Landesgruppe durch besondere schriftliche Mitteilungen bekanntgegeben.

Der neue Hauptgeschäftsstellenleiter der Landesgruppe Nordbayern, Herr Karl Förster, bittet die Mitglieder, sich in allen Angelegenheiten, die das Kraftfahrzeugwesen betreffen, stets an ihn zu wenden. Er wird jedem Mitglied mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Automobilreisen ins Ausland.

(Fortsetzung von Nr. 22, 15. November 1929.)

Aufenthaltsgebühren für Kraftfahrzeuge.

Schweiz:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge werden während eines Aufenthaltes auf die Dauer von 2 Monaten keine Gebühren erhoben. Nach diesem Termine kommen die schweizerischen Steuervorschriften in Anwendung. — Die zurzeit noch in einigen Kantonen bestehenden Bergtaxen werden voraussichtlich in absehbarer Zeit in Wegfall kommen.

Spanien:

Beim ersten Eintritt nach Spanien muß sich der Kraftfahrer durch das spanische Grenzzollamt ein „Patente de Turismo Internacional", das an sichtbarer Stelle am Fahrzeug anzubringen ist, beschaffen. Der einheitliche Preis dieses „Patente" beträgt Pes. 5,— und berechtigt zu einem 48stündigen Aufenthalt.

Bleibt ein Fahrzeug länger als 48 Stunden in Spanien, jedoch nicht länger als 6 Monate, so hat der Kraftfahrer für jeden folgenden Tag Pes. 2,— zu entrichten. Die Bezahlung dieser Summe hat beim Austrittsgrenzzollamt zu erfolgen.

Bei mehr als sechsmonatlichem Aufenthalt kommt die spanische Inlandsteuer in Anwendung.

Tschechoslowakei:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge sind folgende Steuern zu entrichten:

a) Motorräder	bis zu 15 Tagen	Kc. 20,—
b) Personenkraftwagen	bis zu 2 Tagen	Kc. 40,—
	bis zu 5 Tagen	Kc. 80,—
	bis zu 15 Tagen	Kc. 160,—
c) Autobusse und Lastkraftwagen (Gewicht mehr als 2000 kg)	bis zu 5 Tagen	Kc. 40,—
	bis zu 15 Tagen	Kc. 120,—

Die Aufenthaltstage müssen nicht unmittelbar aufeinanderfolgen. Der Steuerschein verliert nach Ablauf eines Jahres nach dem Tage der Ausfertigung seine Gültigkeit.

Ungarn:

Für vorübergehend eingeführte Kraftfahrzeuge werden bis zu 1 Monat keine Steuern erhoben.

Soll ein Fahrzeug länger als 1 Monat in Ungarn verbleiben, so sind für jeden darauffolgenden Monat für a) Motorräder mit oder ohne Beiwagen . . Pengös 5,—. b) Automobil . . . . Pengös 20,— zu entrichten. Die Steuer wird beim Austritt aus Ungarn erhoben.

Wichtige Bestimmungen des Schweizer Automobilverkehrs.

Transport von Automobilen mit Fähre Romanshorn—Friedrichshafen.

Nach dem Winterfahrplan vom 6. Oktober 1929 bis 15 Mai 1930 bestehen für die Beförderung von Automobilen, Motorrädern und Fahrrädern folgende Transportmöglichkeiten:

Romanshorn ab: 7.30 a, 9.00 b, 10.35, 12.30 b, 13.45 a, 15.50 b, 17.25, 20.30 b;
Friedrichshafen an: 8.30 a, 9.50 b, 11.35, 13.20 b, 14.45 a, 16.40 b, 18.20, 21.30 b;
Friedrichshafen ab: 5.45 a, 9.05, 10.20 b, 12.15 a, 13.50 b, 15.15, 17.20 b, 19.00 b;
Romanshorn an: 6.45 a, 10.05, 11.10 b, 13.15 a, 14.40 b, 16.15, 18,10 b, 20,00 b.

Zeichenerklärung: a = im Oktober und ab 1. Mai täglich, sonst nur Werktags,
b = Sonntags im Oktober und ab 1. Mai.

Fahrpreise sind wie folgt festgesetzt:

Personenautos mit 1—2 Sitzen: Einfache Fahrt Fr. 6,—, Hin- und Rückfahrt Fr. 9.—; Personenautos mit 3—4 Sitzen: Einfache Fahrt Fr. 8,—, Hin- und Rückfahrt Fr. 12,—; Personenautos mit 5—7 Sitzen: Einfache Fahrt Fr. 10.—, Hin- und Rückfahrt Fr. 15,—.

Der Führer des Fahrzeuges wird gratis befördert, die übrigen Insassen haben für die einfache Fahrt Fr. 1,— und für die Hin- und Rückfahrt Fr. 1,50 zu bezahlen.

Zollvorschriften:

Ab 1. Oktober 1929 bis Ende März 1930 sind die reglementarischen Bürostunden der schweizerischen Grenzzollämter für den Automobil- und Fahrradverkehr wie folgt festgesetzt: 8—12 und 13—18 Uhr. Während dieser Tageszeiten ein- oder ausgehende Touristenautomobile werden bei sämtlichen Grenzzollämtern ohne Erhebung einer Extraabfertigungsgebühr abgefertigt. Die Extraabfertigungsgebühr für Ausstellung oder Löschung eines Freipasses außer den oben festgesetzten Abfertigungsstunden beträgt Fr. 5,— pro Wagen. Bei Abfertigung mit Triptyque oder Grenzpassierscheinheft sowie bei Löschung von provisorischen Eintrittskarten und bei bloßer Anbringung des Visums wird keine Gebühr erhoben. Für die Löschung von provisorischen Ausführfreipässen (gültig zur einmaligen Aus- und Wiedereinfuhr) beträgt die Extraabfertigungsgebühr Fr. 1,—.

Mitglieder des MMV., ***vergeßt nicht, die beiliegende Postkarte mit genauer Anschrift einzusenden!***

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E. V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 23 | Berlin, 1. Dezember 1929 | 31. Jahrgang

Weshalb? Warum? Wozu?

Fragen der Leser — Antworten der Fachleute

Neue Fragen

Frage 30. Sind alle Klappergeräusche im Motor Klopferscheinungen oder handelt es sich unter Umständen um harmlose Vorgänge, die man mit einfachen Mitteln unterdrücken kann? B. L., Magdeburg.

Frage 31. Mein Wagen sollte neu lackiert werden; ich weiß jedoch nicht, ob es ratsam ist, den Wagen in eine Werkstätte zu geben, die nach alter Art mit dem Pinsel lackiert, oder ob ich denselben in eine Spritzlackierung geben soll. Marta N., Hamburg.

Frage 32. Die Federn meines Wagens, der nun schon etwa drei Jahre in Betrieb ist, haben sich anscheinend stark gesetzt. Was kann ich tun, um diesem Uebelstand abzuhelfen? Landrat D. A.

Frage 33. Können Sie mir angeben, welche Vorschriften bezüglich der Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer beim Eigentumswechsel eines Automobils bestehen? Direktor A. Neumann.

Frage 34. Man hört oft ganz verschiedenartige Deutungen der Klopferscheinungen des Motors. Gibt es eine wirklich einwandfreie Erklärung für diese Erscheinungen? R. W., Droschkenbes.

Antworten

Antwort 30. An sich sind alle derartigen Geräusche nicht harmlos, denn sie schädigen immer den Motor. Man kann mit einiger Uebung durchaus verschiedene derartige Geräusche unterscheiden. Manchmal hört man das dumpfe Schlagen der „Selbstzündung", manchmal das helle metallische Klingeln, das sogenannte „Detonationsklopfen". Die schädliche Wirkung ist in beiden Fällen dieselbe, nämlich fortgesetzte harte Schläge von Metall auf Metall als Folge zu starker, explosionsartiger Druckstöße bei der Zündung. Die Konsequenz ist eine langsame, aber sichere Zerstörungsarbeit an Lagern und Triebwerk und dementsprechende Kosten. In Ihrem Fall scheint es sich aber um keine dieser beiden Erscheinungen zu handeln, da Sie ausdrücklich von „Klappergeräuschen" schreiben. Ein Klappern tritt dann ein, wenn nach längerer Betriebszeit Lager und Bolzen ausgeleiert sind oder der Kolben im Zylinder Spiel bekommt. Da hilft nur ein Auswechseln der schadhaften Teile, es sei denn, daß es sich um Folgeerscheinungen der klopfenden Verbrennung handelt und man das Uebel lieber an der Wurzel packt und die Ursache der anormalen Vorgänge im Zylinder zu ermitteln sucht.

Dipl.-Ing. L., Berlin.

Antwort 31. Die Frage ist nicht ohne weiteres zu beantworten. Vor allem müßte man wissen, wie Ihre Karosserie von neu an beschaffen ist. Es gibt zwei Arten von Lacken, die sich prinzipiell voneinander unterscheiden. Der Oellack und der Nitro-Zellulose-Lack. Oellack kann auf jeder Art von Untergrund aufgetragen werden, während Nitro-Zellulose-Lack nur auf Metallflächen zu verwenden ist.

Ist Ihr Wagen ein älteres Modell, so wird die Außenseite der Karosserie voraussichtlich noch Holzflächen aufweisen, auch wenn vielleicht die Hauptflächen mit Blech beschlagen sind. Die Abdeckleisten und Zierleisten sind meistens noch aus Holz. Außerdem wird der Grund der Lackierung noch aus Oelspachtel bestehen, auf den kein Zelluloselack aufgetragen werden kann. Es wird sich daher in diesem Fall nur dann ermöglichen, Zelluloselack aufzuspritzen, wenn vorher Lack und Spachtel vollkommen heruntergekratzt, abgebrannt oder abgebeizt ist. Der neue Auftrag von Zellulosespachtel und Lack würde sich zu teuer stellen. Es würde sich daher empfehlen, wieder das gleiche Material (also Oellack) zu verwenden, da hierbei dann nur die schadhaften Stellen ausgespachtelt zu werden brauchen.

Ob der Oellack dann mit Pinsel oder im Spritzverfahren aufgetragen wird, bleibt sich ziemlich gleich. Auch wird in diesem Fall keine Zeitersparnis durch das Spritzverfahren zu erzielen sein.

Anders liegt der Fall, wenn Sie eine Karosserie besitzen, die aus Preßteilen ganz in Stahl und Blech gearbeitet ist, d. h. ein neuerer Inlandwagen oder vielleicht auch ein älterer Auslandwagen ist. Die Ausländer (spez. Amerikaner) haben bekanntlich schon länger Stahlblechkarosserien gebaut. Hier ist die Nitro-Zellulose-Lackierung angebracht, die nur im Spritzverfahren hergestellt wird. Bei diesem Verfahren ist es auch möglich, mehrere Arbeitsgänge (Spachteln, Grundieren, Farbe und Ueberzuglack) kurz hintereinander vorzunehmen, da diese Art von Lack rascher trocken ist. Die Lackierung wird in diesem Fall nur 2—3 Tage in Anspruch nehmen, während eine Lackierung mit Oellack je nach dem Zustand und der Größe des Wagens 8—10 Tage Zeit beansprucht und vor Inbetriebnahme des Wagens mindestens einen Tag zum Trocknen benötigt. Dr. Ko., Karlsruhe.

Antwort 32. In der schweizerischen Zeitschrift „Auto-Touring" stand vor einiger Zeit ein kurzer Artikel über dieses Thema, den wir als Antwort auf Ihre Anfrage im folgenden veröffentlichen:

Digitized by Google

Die Federn eines Automobils senken sich mit der Zeit, das heißt, verständlich ausgedrückt, sie verlieren einen Teil der Spannung, was sich ja schon dadurch bemerkbar macht, daß die Kotflügel einen kleineren Zwischenraum zwischen sich und der Bereifung herstellen. An sich hat das natürlich nichts zu sagen. Wenn man nun die Federn unter dem Wagen wegnimmt und sie zwecks Reinigung und Neueinfettung demontiert, so werden sie gewöhnlich zu einem Schmied gebracht, der die einzelnen Lagen sprengen soll; dadurch wird der Biegungsradius größer, die Federn werden also höher. Baut man sie nun wieder unter und unternimmt mit dem Wagen eine Fahrt, so wird man bemerken, daß die Bremsen, die sonst so ausgezeichnet wirkten, in ihrer Funktion nicht mehr einwandfrei sind. Die Bremsgestänge bzw. die Bremsteile sind zu lang geworden (bei Vorderfedern ist es umgekehrt). Das ist ganz erklärlich. Denn dadurch, daß der Federbogen höher geworden ist, wird der Achsstand der Räder ein anderer, als er vordem war. Die Räder sind etwas mehr nach der Wagenmitte zu geschoben worden. Der erfahrene Automobilist wird daher immer nach der Vornahme der eben beschriebenen Arbeit seine Aufmerksamkeit der Nachstellung der Bremsen widmen. Noch stärker wird sich die Erscheinung beim Unterbauen von neuen Federn bemerkbar machen. Man darf die Bremsen allerdings nicht zu straff nachstellen, weil die neu gesprengten bzw. die neuen Federn sich ja in den ersten Tagen um ein gewisses Erfahrungsmaß setzen. Red. d. A.-R.

Antwort 33. Der Eigentumswechsel bei Kraftfahrzeugen begründet für den Erwerber des Fahrzeugs keine andere steuerliche Verpflichtung, als entweder eine neue Steuerkarte gegen Entrichtung der Kraftfahrzeugsteuer zu lösen — wobei es dem Verkäufer überlassen bleibt, sich die von ihm gezahlte Steuer erstatten zu lassen — oder die alte Steuerkarte ohne Steuerentrichtung gegen Zahlung einer Gebühr auf sich umschreiben zu lassen. Der Umschreibungsantrag ist in letzterem Falle nach den Bestimmungen spätestens 3 Tage vor der Benutzung durch den Erwerber zu stellen. Wird die Frist versäumt, so geht jedoch der Erwerber, wie der Reichsfinanzhof in einem grundsätzlichen Urteil vom 17. Sept. 1929 (II A 417/29) ausgesprochen hat, des Rechts auf steuerfreie Umschreibung nicht verlustig. Die Fristsetzung bedeutet lediglich eine Ordnungsvorschrift. Der verspätete Umschreibungsantrag hat keine weiteren Folgen, als daß der Geltungsbeginn der Steuerkarte auf den Zeitpunkt der unbefugten ersten Benutzung des Fahrzeugs angesetzt wird.

Lediglich für die Rückdatierung der Umschreibung ist es also hier von Bedeutung, ob das Kraftfahrzeug bereits widerrechtlich benutzt wurde. Ist das Fahrzeug gekauft, so ist die Benutzung ohne vorherige Umschreibung der Steuerkarte widerrechtlich, wenn der Kauf vor der Benutzung fest zustande gekommen ist. Solange dies nicht zutrifft, wird die Fahrt mit Zustimmung des Verkäufers in dessen geschäftlichen Interesse als Verkäufer vorgenommen und durch seine Steuerentrichtung gedeckt. Ueber die Widerrechtlichkeit der Benutzung nach geschlossenem Kauf des Fahrzeugs hat sich der Reichsfinanzhof in dem obenerwähnten Urteil näher ausgesprochen.

Widerrechtlich benutzt ein Fahrzeug nicht nur der, der ohne Zustimmung dessen, für den das Fahrzeug zugelassen ist, fährt, sondern auch der, der gegen verkehrspolizeiliche Vorschriften, die die Vorbedingung des Fahrens bilden, verstößt. In dieser Beziehung hat der Senat z. B. eine Widerrechtlichkeit dann angenommen, wenn bei einer Probefahrt das Fahrzeug nicht mit dem vorgeschriebenen Probefahrtkennzeichen versehen wird (Entsch. d. Reichsfinanzhofs, Bd. 18, S. 310) sowie wenn eine gewöhnliche Fahrt unter Verwendung eines Probefahrtkennzeichens vorgenommen wird (Urt. des Senats vom 18. Januar 1929 — II A 615/28). Zu diesen verkehrspolizeilichen Vorschriften gehören aber auch die des § 6, Abs. 6, der Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr vom 28. Juli 1926. Sie haben in dem Gesetz vom 21. Juli 1923 ihre gesetzliche Grundlage, und nach ihnen bedeutet nur die Aushändigung einer neuen Zulassungsbescheinigung und erforderlichenfalls eines neuen Kennzeichens an den neuen Erwerber die verkehrspolizeiliche Freigabe des Fahrzeugs für diesen zum Befahren öffentlicher Wege. — Widerrechtlich benutzt also ein Fahrzeug auch, wer nach festem Kauf vor Erteilung der neuen Zulassungsbescheinigung mit dem Fahrzeug fährt. Wie oben ausgeführt, kann jedoch das Finanzamt, auch wenn der Umschreibungsantrag nicht 3 Tage vor der Benutzung gestellt ist, nicht die Lösung einer neuen Steuerkarte verlangen, sondern lediglich die Umschreibung der alten vom Tage der widerrechtlichen Benutzung an. Dr. Brönner.

Antwort 34. Es gibt mehrere Theorien zur Erklärung der unangenehmen Klopferscheinungen, aber keine wirklich einwandfreie. Zu nennen ist die sogenannte „Molekularschatten-Theorie", die u. a. eine gute Erklärung der „Antiklopfwirkung" gewisser metall-organischer Verbindungen wie Tetraäthylblei und Eisenkarbonyl (im Motalin enthalten) liefert, oder die „Peroxyd-Theorie", die auf der Erscheinung aufgebaut ist, daß sich bei allen Verbrennungen, wenigstens vorübergehend, Wasserstoffsuperoxyd bildet. Erschöpfende Erklärungen für alle mit der klopfenden Verbrennung zusammenhängenden Erscheinungen bietet aber keine dieser Theorien. Man muß sich damit abfinden, daß man zwar nicht theoretisch erklären kann, wie die Detonation letzten Endes entsteht, daß man also die molekularen Vorgänge nicht beherrscht, daß man aber in allen oder wenigstens den meisten Fällen die Ursache der jeweiligen Klopferscheinung ermitteln kann (Frühzündung infolge zu frühzeitigen Ueberspringens des Zündfunkens oder ungenügender Kühlung bestimmter Teile der Zylinderwandung oder glühender Oelkohle, nicht kompressionsfester Brennstoff oder Motor usw.), und daß man die Möglichkeit hat, das für den Motor schädliche Klopfen mit geeigneten Mitteln zu bekämpfen (im Notfall Spätzündung, die aber Heißlaufen und Leistungsminderung zur Folge haben kann, zweckmäßiger Verwendung klopffester Brennstoffe). Ist der Motor nicht kompressinosfest, dann empfiehlt sich nicht etwa eine Herabsetzung der Verdichtung, die immer mit einer Leistungsverminderung verbunden ist, sondern je nach der Ursache der Klopferscheinungen, etwa der Einbau einer kompressionsfesten Zündkerze oder der Ersatz des gußeisernen Kolbens durch einen Leichtmetallkolben. Dipl.-Ing. L., Berlin.

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen.

Digitized by Google

Die Entwicklung des Sechsradfahrzeugbaues insbesondere der deutschen Konstruktionen

Von Dipl.-Ing. A. SEIFERT im Reichsverband der Automobilindustrie E. V., Berlin

2. Teil. Konstruktive Einzelheiten der schweren Dreiachser

Im ersten Teil dieser grundlegenden Aufsatzreihe über ein Thema, das zurzeit wohl jeden Besitzer und Fahrer eines Lastkraftwagens oder Motoromnibusses, vornehmlich die Behörden, Kraftverkehrs- und Omnibusgesellschaften beschäftigt, hat der Verfasser, der Referent für dieses wichtige Spezialgebiet im RDA, zunächst die allgemeinen Gesichtspunkte, die zur Entstehung der Sechsradkonstruktionen führten, klargelegt. Er hatte, was, wie viele Leser uns mitteilten, besonders interessierte, eine Uebersicht über die bestehenden deutschen und ausländischen Patente gegeben und war dann auf die verschiedenen Möglichkeiten, bei Sechsradwagen die Hinterachse anzutreiben — sei es, daß nur eine Achse angetrieben und die anderen als Schleppachse mitgeführt werden, sei es, daß beide Achsen beim Vierradantrieb gleichzeitig treibend wirken —, eingegangen. Im heutigen und im nächstfolgenden Heft der „Automobil-Rundschau" bringen wir den wichtigsten Teil der Arbeit, um dann noch in einem getrennten 3. Teil die „Ueberlandfahrzeuge", soweit solche sechs Räder haben, zu behandeln. *Die Redaktion*

Die Motoren der Dreiachser

Durch die größere gesetzlich zulässige Nutzlast bei dreiachsigen Fahrzeugen ergeben sich größere Beschleunigungskräfte beim Anfahren gegenüber normalen Zweiachsern. An die Motoren der Sechsradwagen werden daher besonders hohe Anforderungen gestellt. Die großen Vorteile der Sechszylindermaschinen gegenüber Vierzylindermotoren sind im normalen Lastkraftwagenbau erkannt und zunutze gemacht worden. Wie aus Bild 10 hervorgeht, ist besonders für die leichteren Schnelllastwagen und für die schweren 5-t-Zweiachser ein starkes Zunehmen der Sechszylindermotoren in den letzten beiden Jahren festzustellen.

Eine Drehzahlsteigerung im modernen Schwermotorenbau war vielfach erst durch den Uebergang zu mehrzylindrigen Maschinen praktisch durchführbar. Die Gewichte der hin und her gehenden Maschinenteile werden kleiner, die Uebersetzungsverhältnisse zur Hinterachse werden günstiger, was zu einem viel geschmeidigeren Lauf des Fahrzeuges beiträgt. Das Wesentliche, was zu seiner ausschließlichen Verwendung im schweren Sechsradfahrzeugbau geführt hat, liegt in seiner Drehmoment- und Leistungscharakteristik. Sie ist, wie aus Bild 11 hervorgeht, dadurch gekennzeichnet, daß die Drehmomentkurve bereits in unteren Drehzahlbereichen große Werte annimmt und dann in ziemlicher Gleichförmigkeit weiter verläuft, während die Leistungskurve konstant ansteigt und ihren maximalen Wert bei höchster Betriebsdrehzahl aufweist. Daß durch die Gleichförmigkeit des Drehmomentes nicht nur die Kupplung und die ganzen Uebertragungsteile mehr geschont werden, bedarf keines besonderen Hinweises. Ein weiterer Faktor, der besonders für den Omnibusbetrieb sehr wesentlich ist, muß darin erblickt werden, daß sich auch bei Sechszylindermotoren der Kraftstoffverbrauch etwas günstiger stellt als beim gleich starken Vierzylindermotor, da infolge des günstigen Drehmomentes nicht so oft auf niedrigere Gänge geschaltet zu werden braucht.

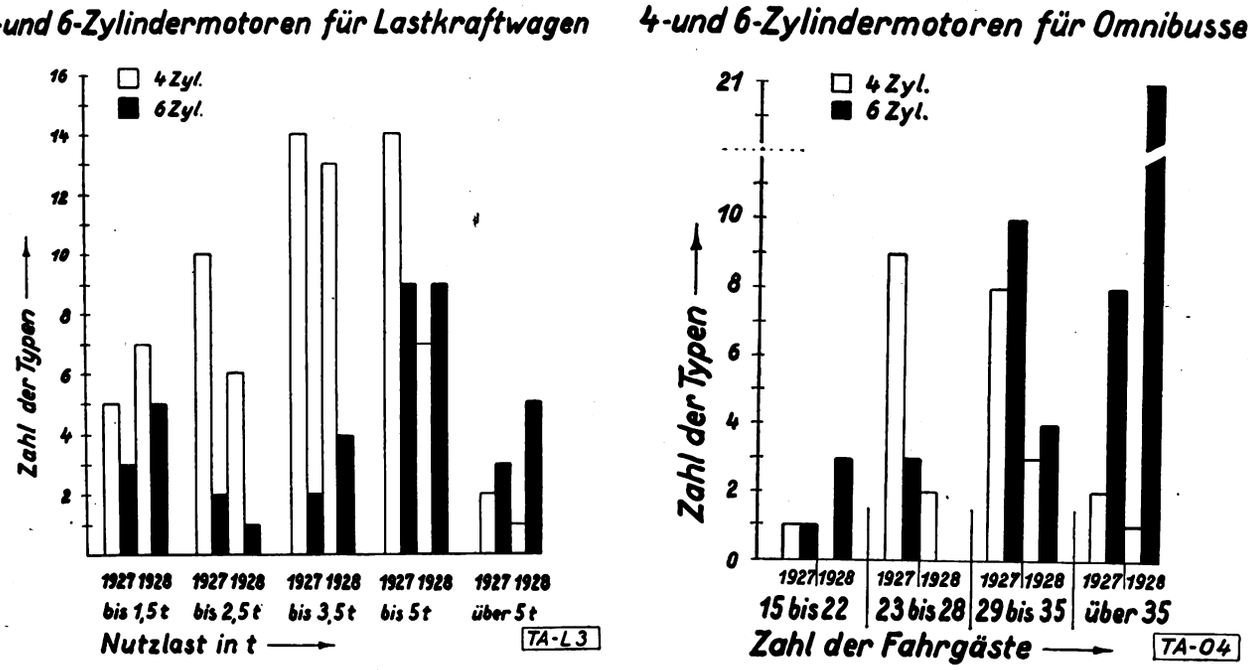


Bild 10. Entwicklung des Motorenbaues im Nutzfahrzeugbau

Digitized by Google

Motoren schwerer Sechsradfahrzeuge

Fabrikat	Zyl.-Zahl	Bohrung × Hub	Hub / Bohrg.	Liter-inhalt	max. MD mkg	bei n	Leistung normal	Leistung per Liter in PS	bei n	PS/t Gesamtgewicht	l/t Gesamtgewicht
Büssing VI Bn . .	6	120×170	1,42	11,5	80	900	130	11,3	1400	8,65	0,865
Büssing VI GLn	6	125×160	1,28	11,7	80	600	100	8,6	1000	7,9	0,93
Daimler Benz N 56	6	105×150	1,43	7,79	47	1000	100	12,9	2000	6,7	0,52
Henschel	6	120×160	1,33	10,78	67	800	100	9,3	1250	11,6	1,25
MAN 1086 A . .	6	110×180	1,62	10,26	62	900	110	10 7	1500	7,35	0,69
NAG C 8, Serie II	6	120×160	1,33	10,8	60	950	90	8,4	1250	5,6	0,67
VOMAG DO 57 .	6	120×160	1,33	10,8	72	600	140	11,1	1500	9,3	0,72

Tabelle 1

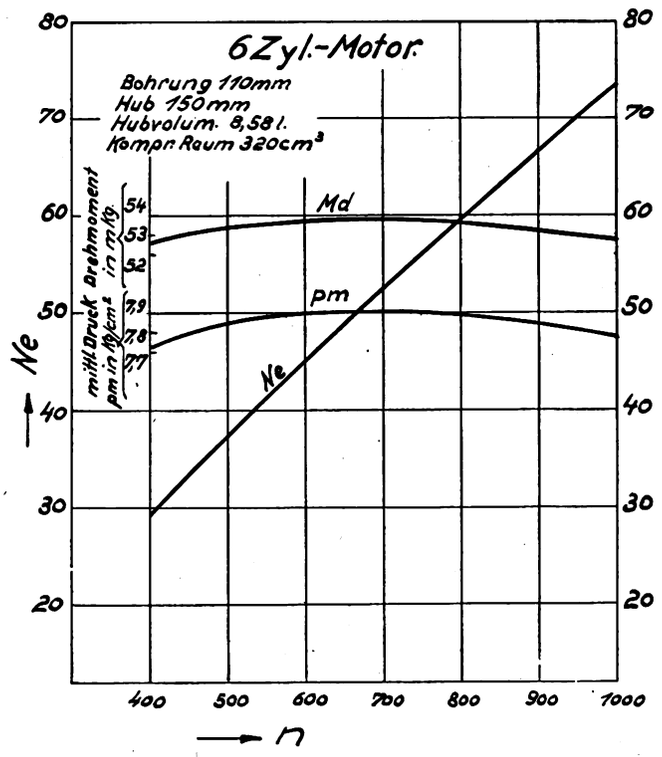


Bild 11. Leistungs- und Drehmomentcharakteristik eines Sechszylindermotors

Die Tabelle 1 zeigt die Stärkeverhältnisse der in deutschen schweren Sechsradfahrzeugen eingebauten Motoren.

Sämtliche schweren Sechsradwagen über 12 t Gesamtgewicht haben Motoren von ungefähr 8 l Hubvolumen aufwärts. Der Hansa-Lloyd-Motor scheidet aus dieser großen Gruppe aus. Er ist für eine mittlere Gruppe von Sechsradwagen mit ungefähr 5000 kg Tragfähigkeit bestimmt.

Berechnet man den durchschnittlichen Hubraum, so ergibt sich ein solcher von rund 10,0 l je Type. Das bedeutet ein weiteres Ansteigen des Hubraumes in der Entwicklungskurve des Motorenbaues (Bild 12). Der am stärksten dimensionierte Motor (Büssing) bringt in einem Zylinder 1,92 l unter. Der größte, bisher im deutschen Nutzfahrzeugbau laufende Vierzylindermotor kommt auf 2,5 l Hubraum je Zylinder. Ob die Konstrukteure in der Hubraumbemessung noch weiter gehen, läßt sich zurzeit nicht mit Bestimmtheit sagen, doch erscheint die Annahme berechtigt, daß mit 2,5 l praktisch die Grenze gezogen ist und eine weitere Hubraumvergrößerung pro Zylinder keine nennenswerten Leistungs- und Drehmoment-Erhöhungen sowie Brennstoffersparnis bringt, andererseits aber die Beherrschung der Massenkräfte immer schwieriger gestaltet. Die Entwicklung wird in dieser Richtung ähnlich gehen wie beim Uebergang vom Vier- auf den Sechszylinder, d. h. sie wird zum Achtzylindermotor mit in Reihe oder in V-Form angeordneten Zylindern führen. Ansätze hierzu sind bereits vorhanden. — Die Motordrehzahlen haben in den letzten Jahren in richtiger Erkenntnis des Leichtbaues auch beim schweren Nutzfahrzeugbau eine dauernde Erhöhung erfahren. Der damit erreichbare Leistungsüberschuß, dann die auch noch bei geringen Fahrgeschwindigkeiten ausreichend hohen Tourenzahlen ohne häufiges Umschalten waren für den Fahrer sehr wertvolle Eigenschaften. Sie waren aber durch entsprechend höheren Brennstoffverbrauch, je nach Gelände, in Kauf zu nehmen. Unverkennbar spielt heute im Motorenbau die Wirtschaftlichkeit, geringer Brennstoffverbrauch an erster Stelle, die größte Rolle. Sie zwingt auch den Motorenkonstrukteur dazu, auf sehr hohe Literleistungen zu verzichten, dafür aber große und möglichst konstante Werte für das Drehmoment zu erreichen, die ein kräftiges Anfahrmoment sichern und bei größeren Geschwindigkeiten noch ausreichende Leistung haben. Die Literleistungen der Motoren sind aus Tabelle 1 zu ersehen; nimmt man davon den Büssing-11,7-l-Motor aus, der ein ausgesprochener Langsamläufer ist, so läßt sich eine mittlere Literleistung

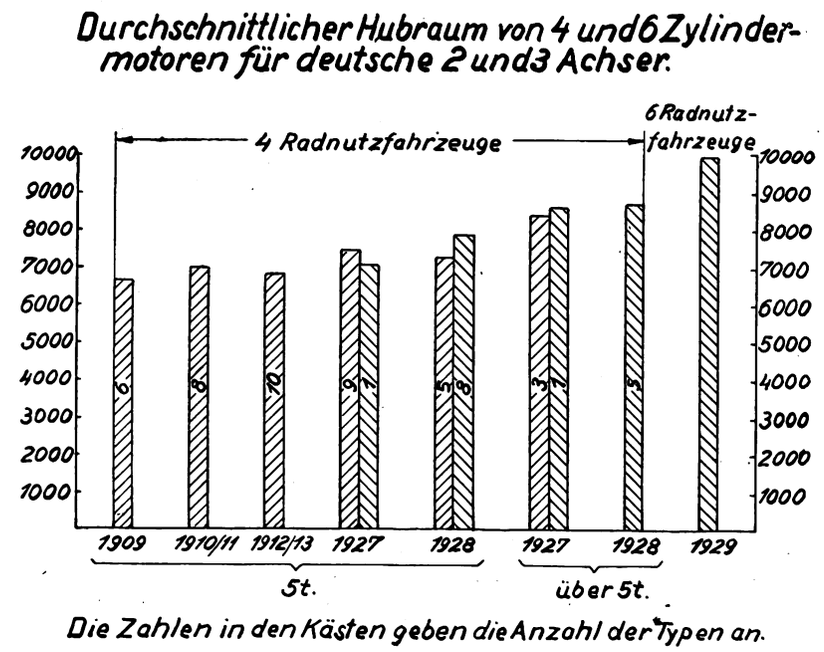


Bild 12

Digitized by Google

von 10,5 ermitteln. Auch ist unverkennbar, daß vorwiegend die Motordrehzahlen für Dauerleistungen im Bereich von 1250 bis 1500 Umdr./Min. liegen.

Sehr wichtig sind die Bestrebungen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Motoren. Im Bau von Leichtmetallkolben, besonders nach der Richtung hin, daß ihre Wärmedehnung derjenigen der Gußeisenkolben nahegebracht wird, werden ständig Fortschritte gemacht. Von sämtlichen Sechszylindermotoren verwendet der überwiegende Teil Leichtmetallkolben, wie aus Tabelle 2 ersichtlich.

Fabrikat	Motortyp	Verdicht.-Verhältn.	Kolbenwerkstoff	Brennstoff
Büssing . . .	F	1 : 5,6	Leichtmetall	Benz.-Benzol
Büssing . . .	D_2	1 : 5,6	"	"
Daimler-Benz	M_{36}	1 : 5	"	"
Hansa-Lloyd .	M_{645}	1 : 6	Nelson-Bohnalite	"
Henschel . .	D	1 : 5	Nelson-Bohnalite	"
MAN	1086 A	1 : 5,8	Leichtmetall	"
NAG	C_8, Serie II	1 : 4,8	Grauguß	"
VOMAG . .	6 H 20/60	1 : 5,3	Leichtmetall	"

Tabelle 2

Das Verdichtungsverhältnis ist höher hinaufgetrieben im Vergleich zu schweren Lastkraftwagenmotoren älterer Bauart. Der günstige Einfluß höherer Verdichtung auf den Brennstoffverbrauch ist heute durch Versuche und im Fahrbetrieb längst erwiesen (Bild 13). Für die Brennstoffökonomie sehr bedeutungsvoll ist weiterhin das Bestreben der Kraftstoffwirtschaft, klopffeste Brennstoffe zu liefern, die auch dem Preise nach einen Anreiz für weiteste Verwendung geben. Auf diesem Gebiete kann sich die Forschung noch sehr betätigen.

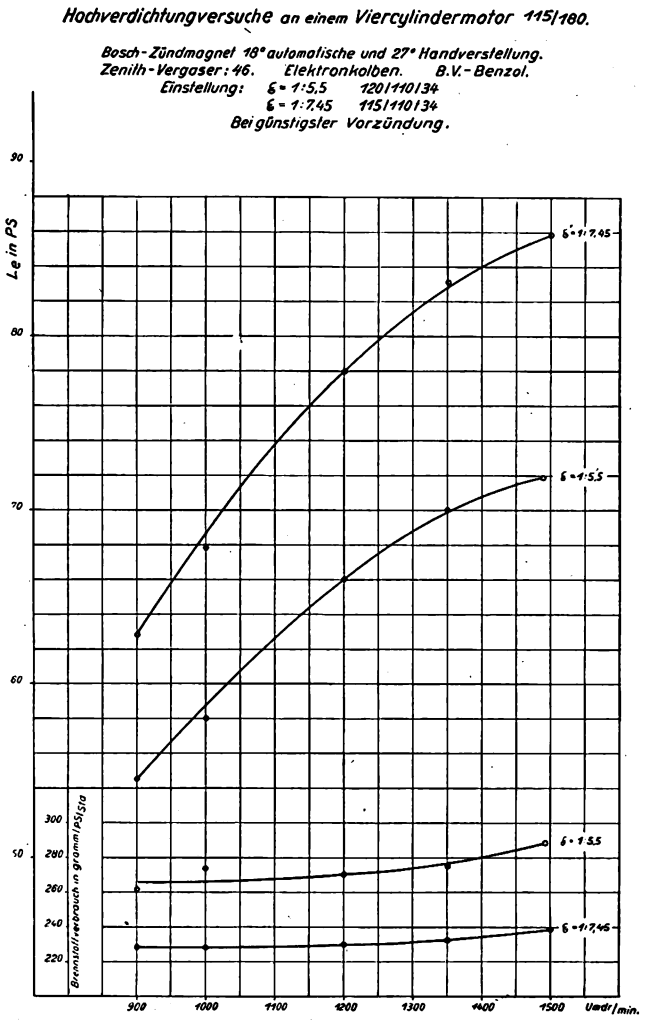


Bild 13
Einfluß der Hochverdichtung auf den Brennstoffverbrauch

Ventilanordnung

Fabrikat	Motortyp	Einlaß	Auslaß
Büssing	F	hängend	hängend
Büssing	D_2	"	"
Daimler-Benz . .	M_{36}	stehend	stehend
Hansa-Lloyd . . .	M_{645}	"	"
Henschel.	D	hängend	hängend
MAN	1086 A	stehend	stehend
NAG	C_8, Serie II	hängend	hängend
VOMAG	6 H 20/60	"	"

Tabelle 3

Es ist eine bekannte Tatsache, daß bei hängender Ventilanordnung ein günstiger, der Kugelform sich nähernder Verbrennungsraum eher geschaffen werden kann als bei stehenden Ventilen mit herausgezogenen Kammern. Leistungssteigerung und bessere Brennstoffausnutzung sind die Vorteile hängender Ventilanordnung. Von den vorliegenden Typen verwenden diese Bauart rund 62 Prozent. Dieser Wert kennzeichnet sehr deutlich den zunehmenden Einbau hängender Ventile, wenn zum Vergleich hierzu herangezogen wird, daß zurzeit von allen Motoren für zweiachsige Nutzfahrzeuge 58 Proz. hängende und 27 Proz. stehende Ventilanordnung haben. Die Anhänger der Bauart mit stehenden Ventilen führen an: einfache Anordnung der Ventilbetätigung, Ersparnis an Herstellungskosten, leichte Montage beim Ausbau eines Ventiles. Es wird auch bereits ein Weg beschritten, beide Vorteile zu vereinigen. Im abnehmbaren Zylinderkopf sind die hängenden Ventile in einer Reihe angeordnet und in der üblichen Weise durch Kipphebel und Stoßstangen angetrieben. Die Ventile sitzen in einem herausnehmbaren Ventilkäfig und können ohne Abnehmen des Zylinderkopfes entfernt werden. Etwa auftretende Störungen können damit in kürzester Zeit mit einfachen Mitteln behoben werden, was für die Betriebsbereitschaft der Maschine von nicht zu unterschätzender Bedeutung ist.

Digitized by Google

Hinsichtlich der Wahl des Hubverhältnisses zur Zylinderbohrung liegen die einzelnen Motortypen für die Sechsradfahrzeuge in gleichen Grenzen wie die Motoren der schweren zweiachsigen Nutzfahrzeuge. Die Verhältniszahl liegt zwischen 1,19 bis 1,62; langhubige Maschinen erreichen im allgemeinen höhere Verdichtungsgrade und besseren volumetrischen Wirkungsgrad, doch spielen bei ihrer Wahl die Gewichte der Kurbelwelle, ferner die maximale Kolbengeschwindigkeit im Zusammenhang mit der Abnutzung der Zylinderwandung des Motors eine Rolle.

Die Kupplungen der Dreiachser

Es liegt klar auf der Hand, daß bei Sechsradfahrzeugen bedeutend höhere Anfahrwiderstände als bei Zweiachsern zu überwinden sind und daß somit die Kupplung einschließlich Unempfindlichkeit gegen nicht zu vermeidende Stöße die Eigenschaft haben muß, zur Schonung von Motor und Triebwerksteilen geschmeidig anzufahren und in kurzer Zeit die hohen Drehmomente und Leistungen zu übertragen. Die Einscheibenkupplung ist für die schweren Dreiachser nicht mehr ausreichend. Im mittelschweren Hansa-Lloyd ist eine Einscheibenkupplung eingebaut, die im übrigen Lastkraftwagen- und Omnisbusbau (nur Zweiachser) noch verhältnismäßig viel verwendet wird. Nach dem Stand Anfang 1929 sind die Anteile 25 Prozent Einscheiben-, 35 Prozent Mehrscheiben- und 40 Prozent Kegelkupplung. Wesentlich anders liegen die Verhältnisse im Sechsradfahrzeugbau. Nach folgender Tabelle 4 verwenden:

Fabrikat	Motortyp	Kupplungsart
Büssing	F	Kegel
Büssing	D_2	"
Daimler-Benz	M_{36}	Mehrscheiben, trocken
Hansa-Lloyd	M_{645}	Einscheiben
Henschel	D	Mehrscheiben, trocken
MAN	L 1086 A	" "
MAN	O 1086 A	" "
NAG	C_8, Serie II	" "
VOMAG	6 H 20/60	Kegel

Tabelle 4

Die Mehrscheibenkupplung überwiegt. Es ist anzunehmen, daß sie bei weiterer Erhöhung der Motorleistungen die im Betrieb an und für sich widerstandsfähigere, aber härtere Kegelkupplung verdrängen wird.

Getriebe und Hinterachsuntersetzung beim Dreiachser

Die Mehrzahl der zurzeit in Deutschland gebauten schweren Sechsradwagen findet im Omnibusbetrieb Verwendung; dieser Entwicklungsgang erklärt sich daraus, daß im Omnisbusverkehr zuerst die Forderung nach großem Fassungsvermögen des Fahrzeuges erhoben wurde. Zweifellos ist aber auch schon heute zu erkennen, daß zur Beförderung reiner Transportlasten, wie Stückgüter, Materialien usw., dreiachsige Fahrzeuge herangezogen werden. Sie bieten besonders auf Fernstrecken mit Anhängerverkehr den Vorteil gegenüber dem normalen 5-t-Lastkraftwagen großer Auslastung bei verhältnismäßig hoher Geschwindigkeit. Der Fernfrachtenverkehr ist noch in erster Entwicklungsstufe; die heute noch gültige Geschwindigkeitsgrenze für luftbereifte Fahrzeuge über 5,5 t Gesamtgewicht von 30 km ist eine Verordnung, die revisionsbedürftig ist. Maßgebende Stellen der Industrie und der Wirtschaft arbeiten auf eine Abänderung der Verordnung hin, und es ist mit größter Wahrscheinlichkeit anzunehmen, daß in nächster Zeit für luftbereifte Fahrzeuge eine Begrenzung der Geschwindigkeit außerhalb geschlossener Ortschaften ganz fortfällt.

Damit werden dann nicht nur dem Omnisbus-, sondern auch dem Lastkraftwagenbau ganz neue Wege gewiesen. Es ist kaum anzunehmen, daß auch bei diesen schweren Nutzfahrzeugen die Verkümmerung des Wechselgetriebes einsetzt, ähnlich wie es bei großen Personenwagen beobachtet werden kann. Im Geländefahrzeugbau kommt der Konstrukteur mit einem normalen Vierganggetriebe nicht mehr aus. Er hilft sich durch Einbau eines Zusatzgetriebes, um den Anforderungen an Gelände und ebener Straße dieser Fahrzeuge gerecht zu werden. Bei den schweren Sechsradwagen liegen heute die Verhältnisse so, daß durchgängig nur Vierganggetriebe eingebaut werden, die sowohl für die Lastkraftwagen- als auch Omnibustypen gleiche Untersetzungsstufen in der Gangschaltung aufweisen. Durch Wahl geeigneter Untersetzungen in der Hinterachse ist den besonderen Verwendungszwecken dieser beiden Fahrzeuggruppen Rechnung getragen. Die tatsächlich erreichbare Höchstgeschwindigkeit liegt weit über der gesetzlich zulässigen. Die Entwicklung hat aber an dieser Stelle noch nicht haltgemacht. Andererseits gibt man den Wagenführern heute, besonders im Omnibusbau, immer kräftigere Motoren mit merklich höheren Drehzahlen in die Hand, die auch bei geringer Fahrgeschwindigkeit des Wagens noch genügend viel Umdrehungen machen und so viel Leistungsüberschuß haben, daß nicht bei jeder Beschleunigung aus langsamer Fahrt oder bei der kleinsten Steigung umgeschaltet werden muß. Die erreichbaren Kleinstgeschwindigkeiten im direkten Gang liegen heute schon bei manchen Typen unter 10 km/Std., ein Beweis für die hohe Elastizität der Antriebsmaschinen.

Aus der nachfolgenden Tabelle 5 sind die Untersetzungen der Gangschaltungen der Getriebe verschiedener Fahrzeugtypen ersichtlich:

Nennenswerte Aenderungen in der Wahl des Untersetzungsverhältnisses gegenüber schweren zweiachsigen Lastkraftwagen und Omnibussen sind nicht zu erkennen. Wie bereits erwähnt, sind die Getriebeaggregate für Lastkraftwagen und Omnibusse die gleichen, für vereinfachte Montage und Ersatzteilbeschaffung bei Reparaturen von wesentlicher Bedeutung. Zur Erreichung der je nach den Fahreigen-

Getriebeschaltstufen bei schweren Dreiachsern

Fabrikat	Typ	1. Gang	2. Gang	3. Gang	4. Gang	5. Gang	Rückwärtsgang
Büssing	Omnibus	1 : 5,36	1 : 2,55	1 : 1,46	1 : 1	—	1 : 5,36
Büssing	Lastkraftwagen	1 : 5,36	1 : 2,55	1 : 1,46	1 : 1	—	1 : 5,36
Daimler-Benz	"	1 : 5	1 : 2,8	1 : 1,67	1 : 1	—	1 : 6,1
Hansa-Lloyd	"	1 : 4,85	1 : 2,85	1 : 1,63	1 : 1	—	1 : 6,5
Henschel	"	1 : 9	1 : 5,35	1 : 2,65	1 : 1,68	—	1 : 9
MAN	Omnibus	1 : 5	1 : 2,84	1 : 1,63	1 : 1	—	1 : 5
MAN	Lastkraftwagen	1 : 5	1 : 2,84	1 : 1,63	1 : 1	—	1 : 5
NAG	"	1 : 5,23	1 : 3,25	1 : 1,62	1 : 1	—	1 : 6,95
VOMAG	"	1 : 4,13	1 : 2,26	1 : 1,53	1 : 1	—	1 : 4,13

Tabelle 5

Digitized by Google

schaften erforderlichen Gesamtuntersetzung zwischen Motor und Antriebsrädern des Fahrzeuges hat der Konstrukteur die Untersetzung in der Hinterachse verschieden ausgeführt, ein Mittel, das zum leichteren Bau des Getriebes und sämtlicher bis zur Hinterachse führender Antriebswellen führt. Nach dieser Richtung hin besonders günstig bauen die Firmen, die durch den Stirnradnabenantrieb einen Teil der Untersetzung der Hinterachse in die Wagenräder legen, wie z. B. Büssing und Daimler-Benz (Bild 14 und 15).

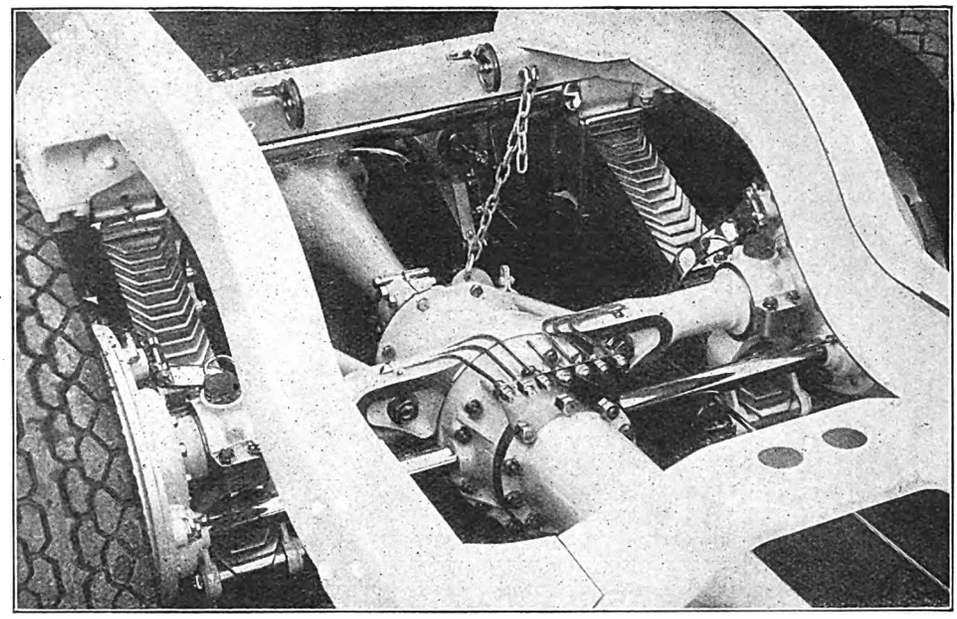


Bild 14. Hinterachsantrieb und Tragwerk des Mercedes-Benz-Dreiachs-Fahrgestells

Die Tabelle 6 gibt ein Bild über die Untersetzung von Motor über Getriebe-hinterachse zu den Antriebsrädern. Diese Zusammenstellung gibt weiter einige wichtige Aufschlüsse über die Abstimmung der Motordrehzahlen auf zurückgelegte Wegstrecke.

Die Größe der Motordrehzahlen auf 100 m zurückgelegter Fahrstrecke findet ihren Ausdruck in der Hinterachsuntersetzung und im Durchmesser der Wagenräder. Um den Stand der heutigen Entwicklung der Sechsradfahrzeuge zu zeigen und einen Vergleich mit den schweren zweiachsigen Omnibussen zu ermöglichen, sind in Bild 16 die Motordrehzahlen/100 m Weg als Ordinate und die Hubräume der Motoren als Abszisse aufgetragen. Die Werte sind aus Tabelle 7a und 7b entnommen.

Diese graphische Darstellung läßt deutlich erkennen, daß die Kennlinie für den Mittelwert: Motordrehzahl/100 m zurückgelegter Wegstrecke der Sechsradomnibusse ungefähr durch 200 hindurchgeht. Die Werte für die zweiachsigen Omnibusse lassen sich annähernd zu einer Kurve umschließen, die mit wach-

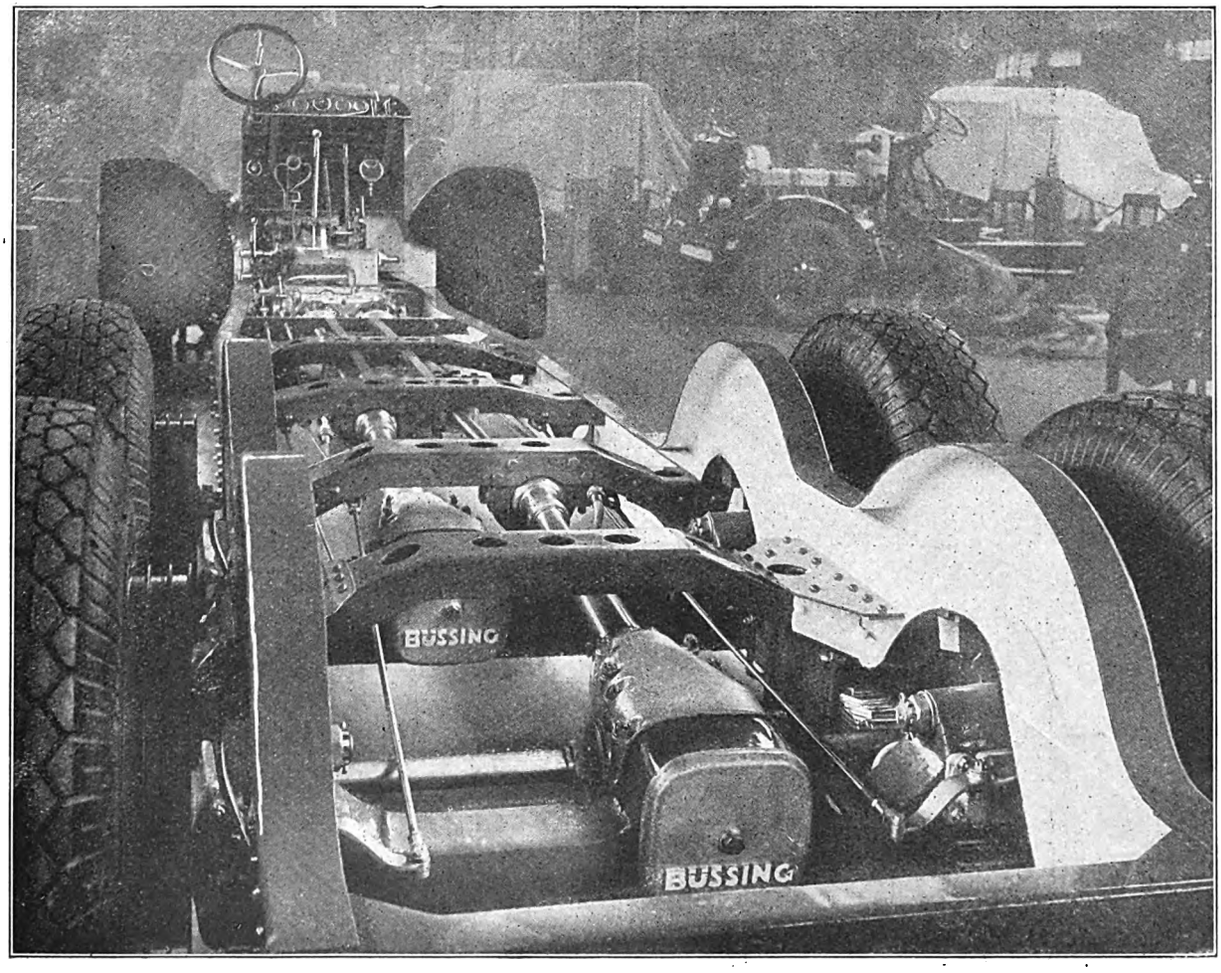


Bild 15. Büssing-Dreiachser, Antrieb der Hinterachsen

Digitized by Google

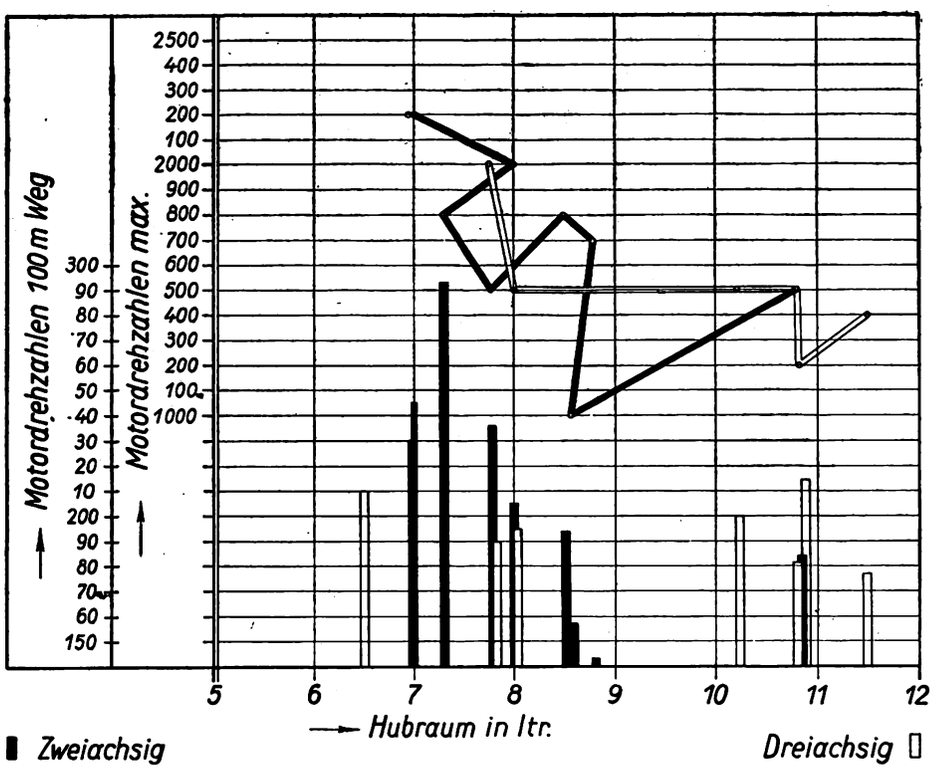


Bild 16. Beziehung zwischen Motordrehzahlen pro 100 m Weg zum Motorhubraum von zwei- und dreiachsigen Fahrzeugen

sendem Motorhubraum abfällt. Die weit über 200 liegenden Werte gehören vorwiegend solchen Typen an, die mit hochtourigen Motoren verhältnismäßig kleineren Hubraumes ausgerüstet sind. Bei den Dreiachsern ist die Annäherung an den oben gekennzeichneten Mittelwert durch den Ausgleich des größeren Hubraumes der Antriebsmotoren geschaffen. Hohe Beschleunigungskräfte bei ausreichender Reisegeschwindigkeit, verbunden mit wirtschaftlicher Brennstoffausnutzung, scheinen hier die Wegweiser für die weitere Entwicklung zu sein.

Es wurde bereits eingangs unter „Motoren" darauf hingewiesen, daß die Motordrehzahlen im Nutzfahrzeugbau in den letzten Jahren bei vielen Typen erhöht wurden, da sie leichtere Bauweise der Triebwerkteile zuließen. Sie ergaben große Literleistungen, verlangten hohen Schnellauf, um auch noch in niederen Fahrgeschwindigkeiten ausreichende Leistung und Elastizität zu erreichen. Es hatte zunächst den Anschein, als ob der kleiner dimensionierte Motor, der durchweg mehr belastet ist, die wirtschaftlichere Grundlage gibt. Diese wird aber geschmälert dadurch, daß diese Motoren für die Höchstleistungen durchgebildet werden müssen, im Fahrbetrieb, wo über-

Untersetzungsverhältnisse zwischen Motor und Hinterrädern

Fabrikat	Motordrehzahl max.	Anzahl der Gänge	Verteilergetriebe	Gesamtuntersetz. Hinterachse	Höchstgeschwind. km/Std.	Kleinstgeschw. im dir. Gang km/Std.	Reifengröße und Durchmesser Zoll	mm	Größte Untersetzung Motor Antriebsräder
Büssing-Omnibus	1400	4	1 : 1,04	1 : 6	45	10	44 × 12	1130	1 : 33,4
Büssing-Lkw. . .	1000	4	1 : 1,4	1 : 4,1	40	10	40 × 10	1125	1 : 30,8
Daimler-Benz . .	2000	4	—	1 : 6,75	45	8	40 × 10 40 × 10,5	1125 1045	1 : 33.7
Hansa-Lloyd . .	1800	4	—	1 : 6,75	55	8	38 × 9 38 × 7	970 1025	1 : 32,8
Henschel . . .	1250	4	—	1 : 4,8	53	—	36 × 8,25 × 2	940	1 : 43
MAN-Omnibus .	1800	4	—	1 : 6,53	44	15—17	40 × 10,50	1045	1 : 32,65
MAN-Lkw. . .	1800	4	—	1 : 9,23	35	15—17	40 × 10	1125	1 : 46,15
NAG	1500	4	—	1 : 7,58 1 : 5,38	45	8	40 × 8 (× 2) od. 42 × 9 (× 2)	1075 1150	1 : 39,6 1 : 28,2
VOMAG . . .	1500	4	—	1 : 6,47	46	6—7	44 × 12	1130	1 : 26,8

Tabelle 6

Getriebe-Untersetzungen

A. Zweiachsige Omnibusse

Fabrikat	Typ	Motordrehzahlen pro 100 m Weg	Hubraum in l
Büssing	IV Gn L	157	8,55
DAAG	O_6	293	7,30
Daimler-Benz .	L_5	236	7,79
Dürkopp . . .	O_5	205	7,98
Henschel . . .	4 D	174	10,78
Magirus . . .	MM_8	230	6,99
MAN	NOB/6	194	8,5
NAG . . .	KO 9/4	142, 127, 115, 107*)	8,8
VOMAG . . .	OV 59/6 A	184	10,85
VOMAG . . .	OM 57	246	6,99

B. Dreiachsige Omnibusse

Fabrikat	Motordrehzahlen pro 100 m Weg	Hubraum in l
Büssing	177	11,5
Daimler-Benz . .	190	7,79
Hansa-Lloyd . . .	210	6,49
Henschel	163	10,78
MAN	200	10,26
NAG	148, 159, 210*)	10,8
VOMAG	182	10,8

*) Die verschiedenen Werte ergeben sich aus der Reifengröße und verschiedenen Hinterachsuntersetzungen.

Tabelle 7a und 7b

Digitized by Google

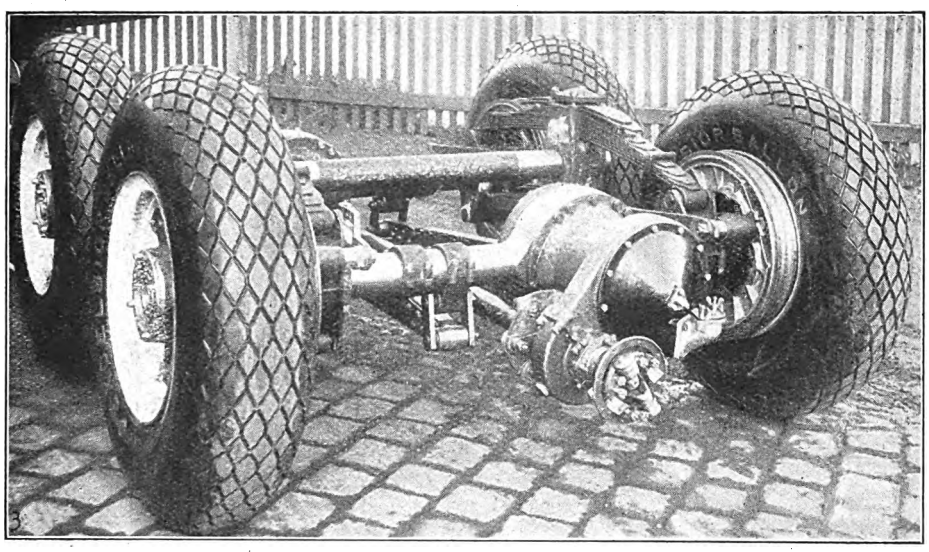


Bild 17. Stirnrad-Kegelradantrieb der Hinterräder beim VOMAG-Dreiachser

wiegend mit gedrosseltem Motor gefahren wird, aber unwirtschaftlich arbeiten. Es ist also nicht der Brennstoffverbrauch bei vollen Motorbelastungen, sondern bei Teilbelastung entscheidend, und zwar um so mehr, je größer der Motor bemessen ist. Solche Motoren können dann auch durch Verzicht auf Höchstleistung im oberen Drehzahlbereich für mittlere und untere Drehzahlen wirtschaftlich durchgebildet werden. Es scheint, daß die modernen Maschinen nach diesen Gesichtspunkten für den schweren Sechsradfahrzeugbau entwickelt werden.

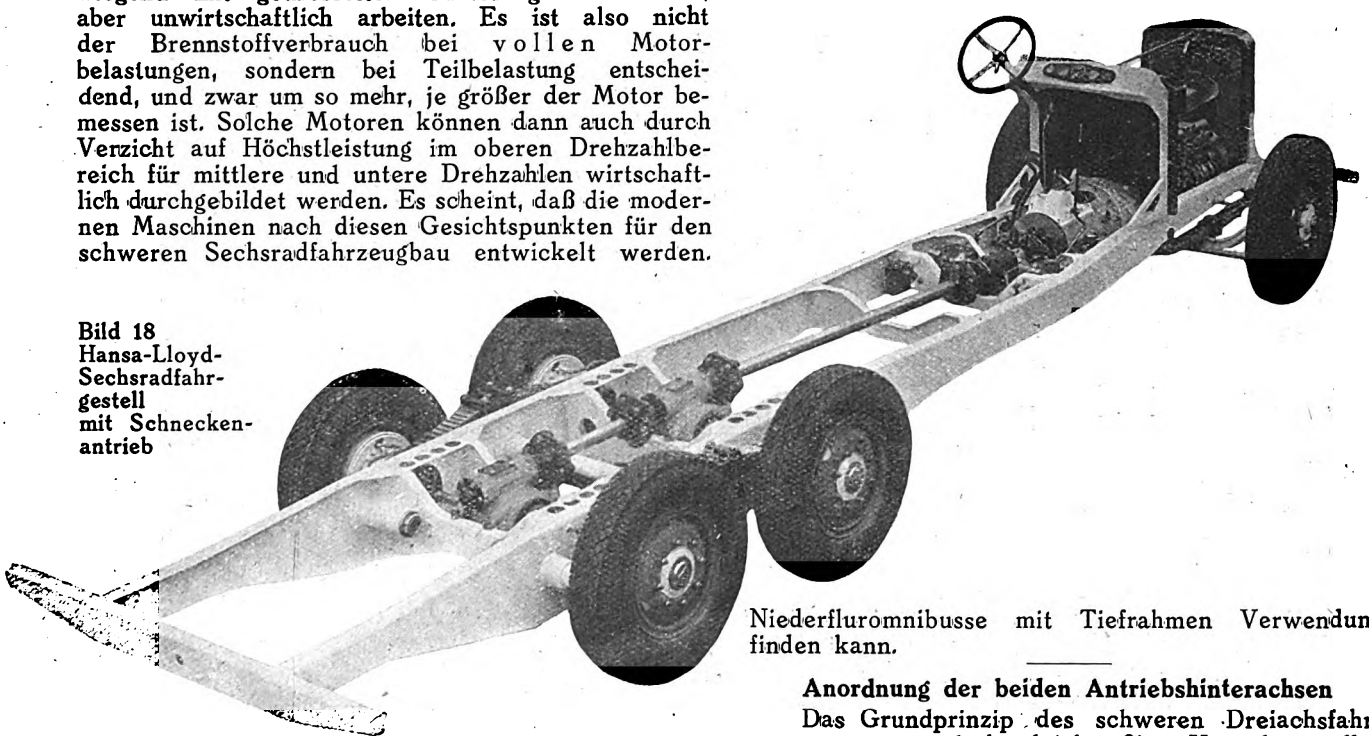


Bild 18
Hansa-Lloyd-Sechsradfahrgestell mit Schneckenantrieb

Mit 1400 bis 1500 Umdr./Min. begrenzen eine Reihe Typen ihre maximale Motordrehzahl. Die Hinterachsuntersetzung und der Motorhubraum sind so bemessen, daß ausreichende Beschleunigung und Elastizität, die im modernen Sechsradomnibusbau eine bedeutende Rolle spielen, vorhanden sind. Das Mehrgewicht großer dimensionierter Motoren wird durch den günstigeren Brennstoffverbrauch wieder aufgewogen.

Der Einbau eines für jede Hinterachse getrennt angeordneten Differentialgetriebes ist nicht bei allen Bauarten vorgesehen. Kegelradausgleich wird von der Mehrzahl der Typen verwendet, mit Ausnahme des Hansa-Lloyd - Fahrgestelles, in welches ein Stirnradausgleich eingebaut ist.

Bemerkenswert ist die Hinterachsuntersetzung des VOMAG - Fahrgestelles, die durch einen Stirnrad- und Kegelradantrieb erreicht wird. Diese Anordnung hat den großen Vorteil, daß beide Hinterachsaggregate gegeneinander ausgetauscht werden können. Einen Kegelstirnradantrieb der Hinterachsen hat auch die neue Sechsradkonstruktion der NAG, wie sie künftighin serienmäßig an die Verbraucher geliefert wird. Das Aggregat kann, wie aus Bild 29 ersichtlich, so zusammengestellt werden, daß es für Lastkraftwagen mit Hochrahmen und für Niederfluromnibusse mit Tiefrahmen Verwendung finden kann.

Anordnung der beiden Antriebshinterachsen

Das Grundprinzip des schweren Dreiachsfahrzeuges, automatisch gleichmäßige Verteilung aller auftretenden Kräfte auf die vier Hinterräder, ist beim getrennten Antrieb in idealer Weise befolgt. Sowohl beim Anfahren als auch beim Abbremsen werden die auftretenden Zug- und Schubkräfte durch die getrennten Schubrohre gleichmäßig auf den Rahmen

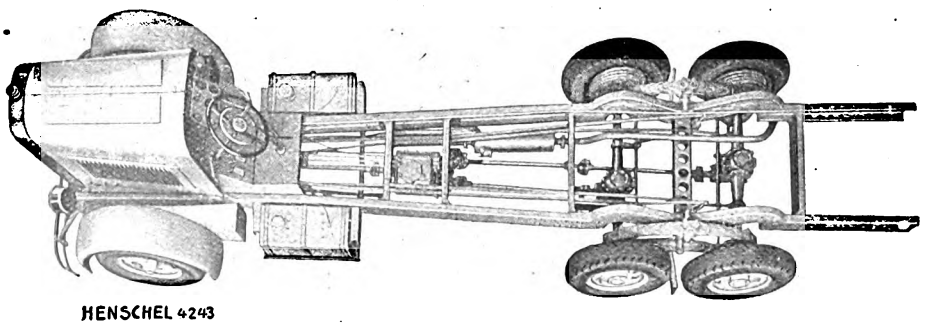


Bild 19. Henschel-Sechsradfahrgestell

Digitized by Google

übergeleitet; eine Gewichtsverlagerung durch das Drehmoment kommt bei dieser Anordnung nicht vor. Dieser Vorteil wird besonders von den Anhängern des getrennten Antriebes ins Feld geführt; nicht so günstig liegen allerdings diese Verhältnisse beim durchgehenden Antrieb, wo es unter Umständen zu wechselseitigen Zusatzbelastungen der Hinterachsen kommen kann, die ein Anheben oder Entlasten der Mittelachse bewirken. Diese Zusatzbelastungen können ganz besonders häufig bei Benutzung des ersten Ganges auftreten. Die Mehrzahl der Sechsradfahrzeugtypen hat den durchgehenden Antrieb gewählt, wobei die Schubaufnahme bei den einzelnen Fabrikaten nach verschiedenen Gesichtspunkten durchgebildet ist.

Das Verhalten der schweren Sechsradfahrzeuge in den Kurven ist aus Bild 20 ersichtlich. Das Grundgesetz einer guten Lenkung ist, daß die Verlängerungslinien der Achsen stets nach dem gleichen Punkte, dem Mittelpunkte der zu vollführenden Wendung, hinweisen; sind die beiden hinteren Treibachsen so verbunden, daß eine Schiefstellung der beiden letzten Räder aus der Fahrbahn nicht erfolgen kann, wie es bei allen modernen Konstruktionen der Fall ist, so liegt bei übermäßig großem Achsabstand die Gefahr vor, daß zwischen Bereifung und Fahrbahn ein nicht unbeträchtlicher Widerstand auftritt. Die gedachten Verlängerungen der beiden Radlaufachsen schneiden sich dann nicht mehr im gleichen Punkte (Bild 20). Bei kleinem Achsstand der beiden angetriebenen Achsen im Verhältnis zum Hauptachsstand tritt diese Abweichung weniger in Erscheinung. Andere Konstruktionen, wie z. B. Büssing, versuchen noch ein übriges, indem für seitliches Spiel der Treibachsen gegenüber dem Rahmen gesorgt wird.

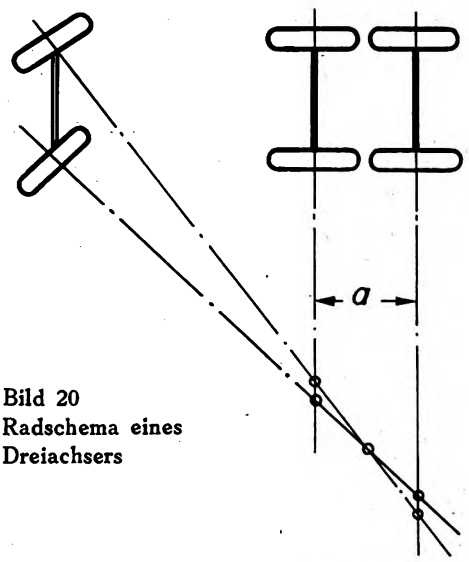


Bild 20
Radschema eines Dreiachsers

Der Bemessung des geringsten Achsabstandes a ist eine Grenze gesetzt durch die konstruktive Anordnung der Antriebsorgane und durch die Größe der Reifen. Bei den schweren neueren Sechsradkonstruktionen wird das Maß von 1250 mm viel verwendet. Ueber das Größenverhältnis Abstand von Mitte Lenkachse bis Mitte zwischen beiden Antriebsachsen zu Abstand beider Antriebsachsen gibt die nachfolgende Aufstellung (Tabelle 8) Aufschluß:

Fabrikat	Reifengröße und Durchmesser Zoll	mm	a mm	b mm	a/b
Büssing	44 × 12	1130	1250	6125	0,20
Büssing	40 × 10	1125	1250	5625	0,22
Hansa-Lloyd	38 × 7	1025	1200	4400	0,27
Henschel	36 × 8,25 × 2	940	1200	4250	0,28
MAN	40 × 10,5	1045	1300	6200	0,21
MAN	40 × 10	1125	1300 1300	5000 6400	0,26 0,20
Daimler-Benz	40 × 10	1125	1350	6325	0,21
Daimler-Benz	40 × 10,5	1045	1350	6325	0,21
NAG	40 × 8 × 2	1075	1250	5825	0,21
NAG	42 × 9 × 2	1150	1250	5825	0,21
VOMAG	44 × 12	1130	1300	6350	0,20

Tabelle 8

Die Höchstwerte von 0,28 und 0,27 gehören zwei mittleren Fahrzeugtypen an mit verhältnismäßig kurzen Laderaumlängen; die Werte der schweren Dreiachser streuen dicht um 0,21.

Andererseits setzt auch die Wendefähigkeit, die für Omnibusse im Stadtbetrieb von sehr großer Bedeutung ist, der Vergrößerung des Radstandes zwischen Vorder- und Mittelachse eine Grenze. Der Radstand der beiden Hinterachsen ist durch die Größe der Reifen begrenzt, bezüglich des Einschlages der Vorderräder hat man gleichfalls den größten Winkel zu erreichen versucht. Die Entwicklung der ausgesprochenen Sechsradstadtomnibusse scheint dahin zu gehen, daß die ganz großen Einheiten mit übermäßig langem Radstand zugunsten etwas kürzerer Fahrzeuge mit größerer Wendigkeit verlassen werden.

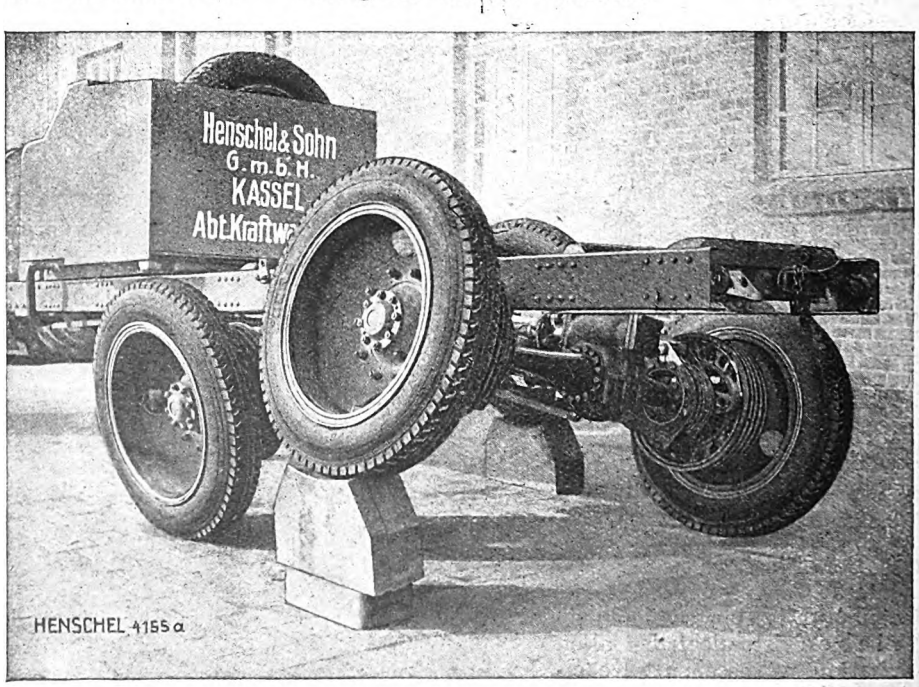


Bild 22. Einstellung der Hinterachsen in unebenem Gelände beim Henschel-Sechsradlastkraftwagen

Digitized by Google

Federaufhängung bei den Dreiachsern. Als ein besonders schwieriges Problem ist die Abfederung der beiden Hinterachsaggregate und ihre Gewichtsreduzierung auf ein Minimum anzusehen. Bekanntlich ist das Gewicht der unabgefederten Massen von wesentlichem Einfluß auf die Reifen-

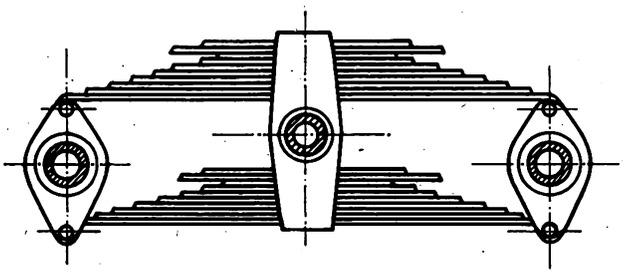


Bild 21. Doppelte Federung (VOMAG)

abnutzung, auf die Lebensdauer und auf die Fahreigenschaften eines Fahrzeuges. Durch die Uebertragung von sehr großen Motorleistungen und Drehmomenten, ferner durch die hohen Achsbelastungen kommen beim schweren Sechsradwagen verhältnismäßig viel schwerere Hinterachskonstruktionen zustande als beim leichteren Dreiachser. Den schädlichen Einfluß der unabgefederten Massen durch Gewichtsherabsetzung zu beseitigen, ist von wesentlicher Bedeutung. Von den neueren Sechsradkonstruktionen nähern sich einige solcher idealen Bauart.

Die pendelnde Aufhängung der Hinterfedern zur Ausgleichung der Hinterachsbelastungen wird von den meisten Konstrukteuren angewendet (Bild 21). Die Anordnung einer Halbfeder wird noch der mit zwei Halbfedern auf jeder Wagenseite vorgezogen.

Einfache Federanordnung dagegen: Büssing, Daimler-Benz, Hansa-Lloyd, NAG.

Doppelte Federanordnung haben: Henschel, MAN, VOMAG.

Die Aufhängung der Hinterfeder in drehbaren Lagern ist günstig für das freie Ausschwingen der beiden Achsen. Gegenüber der Verbindung der Feder mit dem Rahmen durch starke, abgerundete Gummipackungen (Bild 22) scheint diese Lösung mit Rücksicht auf bessere Bodenanpassungsfähigkeit einen Fortschritt darzustellen. Die Aufhängung der beiden Hinterachsen an wagebalkenartig aufgehängten Halbfedern ist für die gesamte Rahmenbewegung im Vergleich zu Federaufhängungen mit zwei getrennten Halbfedern günstiger. Infolge der Relativbewegung (Bild 23) beider Hinterachsen ergibt sich beim Ueberfahren von Hindernissen für die Rahmenoberkante ein Anheben um die Hälfte des Höhenunterschiedes. (Schluß des 2. und 3. Teiles folgen.)

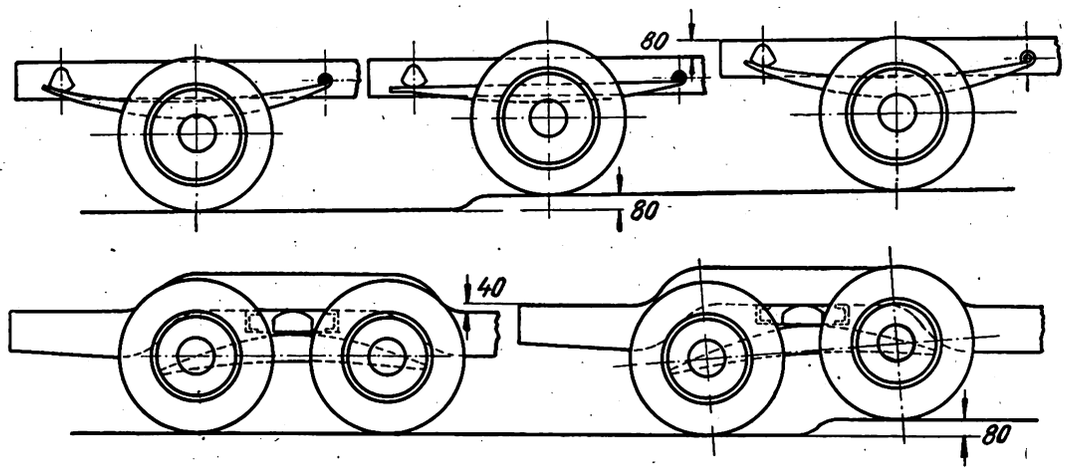


Bild 23
Relativbewegung der Hinterräder zum Rahmen bei verschiedenen Federbefestigungen

Dreiachs-Omnibusse

Die London General Omnibus Co. hat Anfang August d. J. den ersten von den 270 Dreiachsomnibussen in den Verkehr eingesetzt, die sie bei der Associated Equipment Co. bestellt hat. Sie beabsichtigt, in verhältnismäßig kurzer Zeit ihren ganzen Park von etwa 1000 zweiachsigen Omnibussen durch dreiachsige zu ersetzen. Die neue Bauart ist schon längere Zeit versuchsweise in Gebrauch gewesen. Ihr wichtigstes Merkmal ist, daß sie den Uebergang von der Vollgummi- zur Luftbereifung bedingt, wodurch die Bequemlichkeit der Fahrgäste wesentlich gefördert wird. Die Fahrzeuge werden von Sechszylindermotoren von 100 mm Zyl.-Durchm. und 130 mm Hub angetrieben, die bei 2500 U./Min. 95 PS leisten und mit den vierstufigen Wechselgetrieben zusammengebaut sind. Nach Ausbau eines Querträgers kann der ganze Block aus dem Rahmen entfernt werden. Die beiden Treibachsen haben Schneckenantrieb und drei Ausgleichgetriebe. Beide Bremsen wirken auf die vier Hinterräder, die Fußbremse unter Vermittlung eines Unterdruck-Hilfszylinders nach Dewandre. Ueber die Wagenaufbauten ist noch nicht endgültig entschieden. Der erste Wagen faßt 54 Sitzplätze, von denen 30 auf dem Oberdeck liegen, und hat ungedeckte Treppe. *1873*

Digitized by Google

WER IST WO?

I. J. Reuter

der frühere Direktor der Olds Motor Corporation im Konzern der General Motors, wurde als Mitglied des Vorstandes in das Direktorium der Adam Opel Aktiengesellschaft in Rüsselsheim berufen. Der Vorstand setzt sich nunmehr aus drei Personen zusammen, und zwar Fritz von Opel, Keith Wood und I. J. Reuter.

I. J. Reuter wurde 1885 in Indianopolis im Staate Indiana geboren. Er ist insofern deutscher Herkunft, als sein Vater aus Süddeutschland seinerzeit nach Amerika auswanderte. Er war früher tätig bei Willys Overland, trat dann im Jahre 1909 in die Remy-Electric-Company ein, wurde bald leitender Direktor dieser Firma und kam dann durch den Uebertritt dieser Gesellschaft zu der General Motors Corporation dazu, leitender Direktor der Olds Motor Corporation zu werden, in welcher Eigenschaft er persönlicher Mitarbeiter von Mr. Sloan, dem Präsidenten der General Motors Co., wurde.

Prof. Dr. Stephan Löffler †

Am 22. Oktober d. J. starb im Alter von 52 Jahren Prof. Dr. phil. Stephan Löffler, Charlottenburg, dessen wissenschaftlicher Arbeit auch die deutsche Automobiltechnik vieles zu verdanken hat. Geboren im Jahre 1877 zu Steinau in Schlesien, studierte Löffler an der Eidgenössischen Technischen Hochschule in Zürich bei Prof. Stodola Maschinenbau, machte schon 1900 die Diplomprüfung und erlangte ein Jahr später an der Universität Zürich das Doktorat der Philosophie. Er war dann zwei Jahre Assistent von Prof. Kammerer an der Technischen Hochschule Charlottenburg, ferner Chefkonstrukteur beim Eisenwerk Witkowitz in Mähren und bei der Schiffswerft von Ansaldo in Genua.

Er kehrte im Jahre 1908 nach Charlottenburg zurück, wo inzwischen Prof. Riedler seine ersten wissenschaftlichen Untersuchungen über Kraftfahrzeuge in Angriff genommen hatte. Als Mitarbeiter Riedlers entwarf Löffler den ersten Rollprüfstand für genaue Messungen an Kraftwagen nach einer ganz neuen Theorie. Die Ergebnisse der Messungen auf diesem Prüfstand haben den Grund gelegt für die Berechnung von Kraftwagen und ihren Fahrgestellen, die heute allen Konstrukteuren so geläufig sind. Gemeinsam mit Riedler beschäftigte sich Löffler auch mit der Erforschung der Arbeitsvorgänge in Dieselmotoren.

Von 1912 an war Löffler als Privatdozent auch mit Vorlesungen an der Technischen Hochschule Berlin beschäftigt. Er wurde bald zum öffentlichen Honorarprofessor ernannt und als solcher mit Vorlesungen über rotierende Arbeitsmaschinen und über Oelmotoren beauftragt. Sein Lebenswerk schuf aber Löffler, als er anfing, sich mit der Verbesserung der Dampfkraftanlagen durch Verwendung von Dampf von über 100 Atmosphären und sehr hoher Ueberhitzung zu beschäftigen. Er wurde auf dieses Gebiet hineingeleitet durch seine Zusammenarbeit mit Dr. Bergius. Die hohen Drücke und Temperaturen, mit denen man bei diesen Anlagen zu arbeiten hatte, machten ganz neue technische Lösungen notwendig Die Arbeiten Löfflers haben dazu beigetragen, daß die erste Berginanlage in Rheinau von Anfang an ohne Störung und insbesondere ohne Unfall gearbeitet hat.

Auch für die Verwirklichung der Hochdruck-Dampfanlagen war eine grundlegend neue konstruktive Lösung notwendig, wenn man den Dampfkessel genügend betriebssicher und zu erschwinglichem Preis herstellen sollte. Die Lösung, die Löffler dafür erdachte, bestand darin, den Kessel nicht, wie üblich, von außen zu heizen, sondern ihm die zum Verdampfen des Wassers notwendige Wärme in der Form von Dampf zuzuführen. Dieser Dampf wird dem Kessel oberhalb des Wassers mittels einer Pumpe entnommen, im Feuer stark überhitzt und dann in das Wasser eingeleitet, wo er einen Teil seiner Wärme wieder abgibt. H. *1853*

Rolf Petersen

wurde zum Advertising Manager bei der Ford Motor Company ernannt. Er war früher tätig bei Ullstein, Scherl und anderen großen Verlagsbetrieben. Ihm untersteht gleichzeitig die Presseabteilung von Ford. Sein Vertreter ist Herr Paul Gerlach.

Paul Markmann

Nach 16jähriger Tätigkeit bei Adler hat Markmann, der vor etwa 12 Jahren in die Direktion des Unternehmens berufen wurde, sein Amt niedergelegt. Er war sowohl in den dortigen Industrie- und Arbeitgeberkreisen, als auch bei den Angestellten und Arbeitern der Adlerwerke wegen seines bescheidenen und stets liebenswürdigen Auftretens und seines unermüdlichen Fleißes allgemein beliebt. Gelegentlich der letzten Berliner Automobilausstellung zog er sich eine sehr schwere Grippe mit nachfolgendem Gelenkrheumatismus zu, so daß Markmann schon seit etwa ¾ Jahr seiner Stellung fernbleiben mußte und nunmehr endgültig sein Amt niedergelegt hat. *1878*

Der Vorstand des Verbandes der Kraftfahrzeugteile-Industrie Deutschlands (VKI.)

Freiherr v. Keyserlingk (VDO. Tachometer G. m. b. H., Frankfurt a. M.).
Kurt Goldstein (Levator-Hebezeug G. m. b. H., Berlin).
Ludwig Loeb (Ambi-Budd, Berlin).
Rudolf Fries (Deutsche Stoßdämpfer AG., Berlin).
Dr. Heller (Heberut G. m. b. H., Stuttgart).
Günther Krabo (Weißenborn & Krabo, Berlin).
Carl Pfalzgraf (Pfalzgraf Accumulatoren, Berlin).
Senator Rott (Schoeller & Co., Frankfurt a. M.).
Dr. Teves (Alfred Teves G. m. b. H., Frankfurt a. M.).

Vorsitzender: Herr v. Keyserlingk wurde erster, die Herren Loeb und Goldstein stellvertretende Vorsitzende.

Der neue Vorstand des Händler-Verbandes

1. Dr. jur. Walter Fischbach. Er ist 36 Jahre alt, war zunächst als Referendar und dann als Gerichtsassessor im Justizdienst tätig, später mehrere Jahre in Industrie und Handel, und dann zuletzt wieder einige Zeit im Justizdienst. Er war auch längere Zeit als stellvertretender Syndikus beim Automobilclub von Deutschland tätig.

2. Dr. Alfons Reuß. Er ist 41 Jahre alt, studierte auf verschiedenen deutschen Universitäten Volkswirtschaft und war dann tätig bei Wirtschafts- und Arbeitgeberverbänden, vorübergehend auch in der Industrie, und trat dann vor etwa drei Jahren beim Händlerverband als Fachreferent ein. *1887*

Digitized by Google

KLEINE MITTEILUNGEN

Registrierung des Eigentums an Kraftfahrzeugen

Auf Wunsch und im Einvernehmen mit der Kraftfahrzeugindustrie, dem Kraftfahrzeughandel, den führenden Finanzierungsinstituten und Versicherungsgesellschaften hat, wie die Berliner Handelskammer mitteilt, die Deutsche Treuhand-Aktiengesellschaft für Warenverkehr am 1. Januar 1929 innerhalb ihrer Organisation eine Kraftfahrzeug-Registrierstelle ins Leben gerufen. Zweck und Ziel dieser Einrichtung ist es, möglichst alle mit Eigentumsrechten Dritter (Eigentumsvorbehalt) belasteten Automobile und Motorräder in Deutschland zu erfassen, um auf diese Weise einen allgemeinen Handelsgebrauch dahingehend zu schaffen, daß alle diese Fahrzeuge bei der Kraftfahrzeug-Registrierstelle angemeldet und von Interessenten erfragt werden können. Die Kraftfahrzeug-Registrierstelle nimmt also für eine geringe Gebühr Anmeldungen von mit Eigentumsvorbehalt verkauften oder mit sonstigen Rechten belasteten Kraftfahrzeugen an, registriert sie im Rahmen großer Kartotheken und gibt auf Anfrage Auskunft darüber, ob das angefragte Fahrzeug als mit Rechten Dritter belastet einregistriert ist.

Die Kraftfahrzeug-Registrierstelle hat seit der Zeit ihres Bestehens anläßlich solcher Anfragen schon eine große Anzahl Fälle festgestellt, in denen eine Doppelfinanzierung vorlag oder beabsichtigt war, und durch die Aufdeckung dieses Umstandes die Interessenten vor Schaden bewahrt. Es liegen zurzeit bei der Registrierstelle laufend etwa 50 000 Anmeldungen vor. Die Zahl wächst an sich ziemlich regelmäßig, abgesehen davon, daß auch der Kreis der Werke und Finanzierungsinstitute, die sich der Kraftfahrzeug-Registrierstelle bedienen, ständig zunimmt. Es beteiligen sich seit längerer Zeit neben einer erheblichen Anzahl führender deutscher Werke große in- und ausländische Finanzierungsinstitute an der Registrierstelle; auch sind durch die Deutsche Treuhand-Aktiengesellschaft für Warenverkehr von der Neueinrichtung sämtliche Pfandleihanstalten Deutschlands, alle Treuhandgesellschaften und Industrie- und Handelskammern verständigt.

Sie kann aber selbstverständlich ihr Ziel, durch das Mittel der Kraftfahrzeug-Registrierstelle alle mit Rechten Dritter belasteten Kraftfahrzeuge zu erfassen, nur erreichen, wenn alle an der Wahrung ihrer Eigentumsinteressen beteiligten Stellen von dieser Einrichtung Gebrauch machen. Nähere Auskünfte und die „Bestimmungen der Kraftfahrzeug-Registrierstelle" sind bei der genannten Treuhandgesellschaft erhältlich. *1873*

Zahl der Kraftfahrzeuge in der Provinz Brandenburg

Nach einer soeben veröffentlichten Statistik belief sich der Bestand an Kraftfahrzeugen in der Provinz Brandenburg am 1. Juli 1929 auf insgesamt 57 368 (36 366 Krafträder, 16 208 Personenkraftwagen, 4794 Lastkraftwagen) gegenüber 40 248 zur gleichen Zeit des Vorjahres, so daß im Laufe von zwölf Monaten eine Steigerung des Kraftfahrzeugparkes um 17 120 Stück oder 42,5 Prozent zu verzeichnen ist. Die Zunahme war am stärksten bei den Krafträdern, deren Bestand um rund 12 000 Stück anwuchs. Die Personenkraftwagen folgten an zweiter Stelle mit einer Zunahme von 3857, während die Lastkraftwagen von 3497 am 1. Juli 1928 auf 4794 — mithin um 1297 Stück — anstiegen.

Auf die Einwohnerzahl umgerechnet entfällt jetzt bereits auf 43 Bewohner der Provinz Brandenburg ein Kraftfahrzeug gegenüber 62 im Vorjahre. Damit hat Brandenburg unter den preußischen Provinzen die größte Kraftfahrzeugdichte behauptet und steht hinsichtlich des Standes der Automobilisierung des Verkehrs noch vor der Provinz Sachsen, wo erst auf 47 Einwohner ein Kraftfahrzeug entfällt.

Aehnlich wie in Berlin macht sich auch im brandenburgischen Kraftfahrzeugbestand eine steigende Ueberfremdung bemerkbar. Gegenwärtig sind etwa 6,9 Prozent aller Krafträder, 16,8 aller Personenkraftwagen, 23,9 Prozent aller Lastkraftwagen und 35,1 Prozent der vorhandenen Zugmaschinen ohne Güterladeraum ausländische Fabrikate. Dabei sind diese Verhältniszahlen noch relativ günstig verglichen mit Berlin, wo sich der Anteil der ausländischen Marken am Gesamtbestand der Krafträder auf 46,0 Prozent beläuft. Weiterhin sind 34,4 Prozent der in der Reichshauptstadt vorhandenen Personenkraftwagen, 25,1 Prozent der Lastkraftwagen sowie 58,3 Prozent der Zugmaschinen ausländischen Ursprungs. *1849*

Polizeiliche Maßnahmen gegen wilde Motorradfahrer in München

Die Erbitterung der Bevölkerung gegen die meist durch Unvorsichtigkeit und Mangel an Verantwortungsbewußtsein veranlaßten Motorradunfälle und gegen die immer noch zunehmende Verkehrsbelastung durch Motorräder zwingt die zuständigen Behörden wieder zum Eingreifen. Eines der besten Mittel zur Bekämpfung der Mißstände scheint uns die Entziehung des Führerscheins zu sein. In den letzten drei Wochen wurden von der Polizeidirektion München 26 Kraftfahrern der Führerschein teils auf ein Jahr, teils für immer entzogen. Viele von den Kraftfahrern hatten infolge Trunkenheit, zum Teil wiederholt, Verkehrsunfälle veranlaßt. Ein Fahrer hatte einen Mann überfahren und wollte sich dann durch rasches Davonfahren der Bestrafung entziehen. Die Polizeidirektion macht darauf aufmerksam, daß sie in den Fällen von Trunkenheit und Autoflucht aufs schärfste einschreitet. In jedem Fall nachgewiesener Trunkenheit eines Kraftfahrzeugführers wird diesem der Führerschein entzogen werden. Kommt solche

Digitized by Google

Trunkenheit bei einem Fahrer öfter vor, dann wird ihm der Führerschein für immer entzogen. Desgleichen in jedem Fall von Autoflucht. Die Fahrer werden hiermit ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht, damit sie sich vor den schweren Folgen, die eine dauernde Entziehung des Führerscheins namentlich für berufsmäßige Fahrer hat, dadurch schützen, daß sie keinen Anlaß zur Führerscheinentziehung geben.

Auch in Nürnberg geht die Polizei scharf gegen wilde Fahrer vor, namentlich gegen solche mit lärmendem Auspuff. *1829*

Berliner Unfallstatistik des dritten Quartals

Trotz der intensiven Propaganda für Verkehrsdisziplin hat sich, wie die Voss. Ztg. meldet, die Zahl der Berliner Straßenunfälle im dritten Quartal dieses Jahres wiederum erhöht und mit 7941 Zusammenstößen einen Rekord erreicht. Im Tagesdurchschnitt ereigneten sich 86 Fälle, das sind 4 Prozent mehr als im zweiten Vierteljahr. Im ganzen wurden 15 748 Fahrzeuge und Personen betroffen.

Am stärksten sind die Privatautomobile mit 3248 Zusammenstößen beteiligt, dann folgen die Kraftdroschken, die 2378mal, und die Radfahrer, die 2104mal in Unfälle verwickelt wurden. Die Gesamtzahl der Todesopfer beträgt nicht weniger als 195. 68 Personen wurden auf der Stelle getötet, darunter 28 Fahrer, 9 Fahrgäste und 31 Fußgänger. Dazu kommen noch 127 Personen, die den bei Unfällen erlittenen Verletzungen später erlagen. 3886 Personen erlitten Verletzungen.

Nur bei 4200 Unfällen konnte die Ursache zweifelsfrei festgestellt werden. Danach fällt die Schuld mit 70,6 v. H. den Fahrern, mit 21,4 v. H. den Fußgängern zur Last. Im übrigen wurde festgestellt, daß die weitaus größte Zahl der Zusammenstöße sich in der Zeit von 4 bis 6 Uhr nachmittags ereignete. *1861*

Das Auto — Amerikas wichtigster Exportartikel

Noch im vorigen Jahr stand die Baumwollausfuhr der Vereinigten Staaten wertmäßig an erster Stelle und weit vor der von Automobilen, Petroleum, Getreide und Maschinen. Im ersten Halbjahr 1929 hat jedoch der verstärkte Druck auf dem Binnenmarkt die Autoausfuhr von 1044 Mill. RM. auf 1424 Mill. RM. um 36,4 Prozent weiter ansteigen lassen. Da gleichzeitig der Baumwollexport von 1561 Mill. RM. auf 1343 Mill. RM. um 13,9 Prozent zurückging, stellt also heute die Automobilindustrie den wertmäßig größten Posten der USA.-Ausfuhr, eine Tatsache, deren soziale Bedeutung für die Vereinigten Staaten um so größer ist, als in der Automobilindustrie überwiegend hochqualifizierte Facharbeiter beschäftigt werden. — Unter den europäischen Absatzmärkten für amerikanische Personenwagen steht Deutschland mit einer Einfuhr in Höhe von 19 831 Mill. RM. nach Belgien, Schweden und Spanien an vierter Stelle und noch vor England. *1809*

Kraftverkehr in Rußland

Der großen Automobilfabrik in Nishnij Nowgorod sollen Werkstätten für die Zusammensetzung von Automobilen in Nishnij Nowgorod, Rostow a. Don, im Kaukasus und in Nowosibirsk (Sibirien) angeschlossen werden. Daneben plant die Sowjetregierung den Bau weiterer Lastautomobilfabriken in Leningrad (Jahreserzeugung 3000 Wagen), in der Ukraine (2000) und im Uralgebiet (2000). Für den Absatz soll ein Automobilsyndikat der Sowjetunion gegründet werden. Neben der Erweiterung der Automobilproduktion soll auch der Wegebau in Rußland stark gefördert werden. Die Sowjetindustrie wird 1929/30 die Versorgung des Wegebaus mit den erforderlichen Maschinen und Anlagen nur mit großer Verspätung bewältigen können. Im laufenden Wirtschaftsjahr sind von den bewilligten 250 Mill. Rubel erst 150 Mill. Rubel für den Wegebau zur Verfügung gestellt worden. Im Laufe der nächsten fünf Jahre sollen die Landstraßen zwischen Moskau und Leningrad instand gesetzt werden, ferner werden Straßen zwischen Moskau und dem Wolgagebiet, Charkow und der Krim, Charkow, Rostow a. Don und Noworossijsk gebaut. Insgesamt sollen 2500 km neue Landstraßen gebaut werden. *1749*

Steigender Export der amerikanischen Automobilindustrie. Das Handelsamt in Washington teilt mit, daß die gesamte amerikanische Automobilausfuhr einschließlich Einzelteile und Zubehör in den ersten acht Monaten dieses Jahres einen Wert von 444 Mill. Dollar (1,9 Milliarden M.) hatte. Gegenüber der gleichen Zeit des Jahres 1928 ist der Automobilexport um 87 Mill. Dollar (365 Mill. M.) gestiegen. Diese Zahlen veranschaulichen deutlich, in wie starkem Maße die amerikanische Automobilindustrie neuerdings bemüht ist, ihr Auslandgeschäft auszubauen. *1774*

Deutscher Automobilexport nach Polen

In den Monaten Januar bis einschl. August des laufenden Jahres exportierte die deutsche Automobilindustrie Lastkraftwagen im Werte von 2,31 Mill., Personenwagen und Autobusse im Werte von 1,76 Mill. und Automobilteile im Werte von 2,18 Mill. Zloty nach Polen. Diese Zahlen entsprechen in bezug auf Lastkraftwagen einer mehr als 50 prozentigen Deckung der Gesamteinfuhr Polens an Lastwagen und etwa 10 Prozent bei Kraftwagen und Zubehörteilen. *1773*

Ausländische Motoren in deutschen Motorrädern

Während die Einfuhr ausländischer Motorräder nach Deutschland im laufenden Jahre nicht unwesentlich zurückgegangen ist, hat der Einbau fremder Motoren erheblich zugenommen. Man schätzt die Einfuhr ausländischer Motoren für Motorräder auf mehr als 50 000 Stück, so daß etwa ein Drittel der gesamten deutschen Motorradproduktion mit ausländischen Motoren ausgestattet werden würde. Diese Entwicklung zeigt an, daß man sich in der Motorradindustrie in vielen Fällen nur mit dem Zusammenbau beschäftigt. Es dürfte dies damit zusammenhängen, daß auf diese Weise den Modewandlungen leichter, d. h. mit weniger Aufwand an Kosten-Rechnung, getragen werden kann als bei der Vollfabrikation. *1868*

Französische Gummireifenfabrik in Durlach

Wie verlautet, schweben zwischen der Stadt Durlach und einem französischen Gummikonzern Verhandlungen zwecks Errichtung einer großen

Digitized by Google

Gummireifenfabrik in Durlach. Die französische Gruppe beabsichtigt, den Betrieb mit einer Belegschaft von 2000 Arbeitern aufzunehmen, deren Zahl aber in kurzer Zeit auf 5000 bis 6000 zu steigern. *1863*

Eine zweite Ford-Fabrik in Süddeutschland

Im Anschluß an die beschlossene Errichtung einer großen Automobilfabrik Fords in Köln ist nunmehr auch der weitere Plan, in Süddeutschland eine zweite Fabrik zu errichten, die als Montagewerkstatt für von der Kölner Fabrik geliefertes Material dienen soll, in ein akutes Stadium getreten. Diese Montagewerkstatt soll die Belieferung von Oesterreich, Ungarn und der Tschechoslowakei übernehmen. Der Sitz dieser neuen Fabrik steht noch nicht fest, jedoch kommt nur eine Stadt an der Rhein- oder Donau-Wasserstraße zwecks Frachtersparnis in Frage. Die besten Aussichten hat die Stadt Regensburg. *1862*

Erhöhte Rentabilität der Wiesbadener Autobusse

Der Stadtverkehr in Wiesbaden wurde am 1. April d. J. auf einen reinen Autobusverkehr umgestellt, wobei das Autobusnetz eine Länge von 60,5 Kilometer hat. Die Ergebnisse des ersten Halbjahres der Verkehrsgesellschaft zeigen, daß sich durch diese Maßnahme die Rentabilität erhöht hat. *1866*

DKW-Sieg im „Großen Preis von Europa"

Beim Rennen „Großer Preis von Europa" hat am 20. Oktober in Barcelona, Spanien, der bekannte DKW-Fahrer Joseph Klein in der Klasse 175 ccm den ersten Preis erzielt. *1840*

Autobusse mit Notausgängen

In London hat man jetzt probeweise Autobusse in den Dienst gestellt, die mit Notausgängen vom Oberdeck versehen sind. Eine Tür an der rechten Seite des Oberdecks führt zu einer Leiter, ähnlich den Brandleitern bei Häusern. *1865*

Achtung!

Jetzt bei Erneuerung des Oels mit

Beginn der kalten Jahreszeit

Patrone
jede 12000 km zu ersetzen

Menge der auf dieser Strecke ausgeschiedenen Verunreinigungen, 1/3 Metall und 2/3 Oelkohle, Sand usw.

AC
OELFILTER

ersetzen.

Zu Hunderttausenden im Gebrauch

verhindern sie eine starke Abnutzung der Maschine

durch dauernde Reinigung des Oels.

Kostspielige Reparaturen werden daher vermieden und der Oelverbrauch um 2/3 vermindert.

Wartung ist nicht nötig.

Generalvertretung für Deutschland:

DEUTSCHE MOTOR SERVICE A.-G., BERLIN-HALENSEE

Fernsprecher: Pfalzburg 3733/34 **CICEROSTRASSE 36** Drahtanschrift: Carservice

Digitized by Google

Automobilausstellung zu New York

Die 30. alljährliche Automobilausstellung findet im Grand Central Palace, New York, vom 4. bis 11. Januar 1930 statt. 46 Automobilfabrikanten, und zwar 42 einheimische Hersteller von Personenwagen, 2 einheimische Taxameter-Fabrikanten sowie 2 ausländische Erzeuger, Mercedes-Benz und Voisin, haben Plätze für insgesamt 240 Modelle belegt. Auch gelangen zum erstenmal die neuen amerikanischen Fabrikate Cord, Marquette, Roosevelt und Viking zur Schau. Des ferneren beteiligen sich 200 Automobilzubehörfabrikanten und Hersteller von Ausrüstungen für Reparaturwerkstätten. *1871*

Oesterreich verbietet Soziussitze bei 350-ccm-Rädern

Im Gegensatz zu den internationalen Bestimmungen haben die österreichischen Verkehrsbehörden die Benutzung von Soziussitzen bei Motorrädern unter 350 ccm sowie von Beiwagen unter der entsprechenden Grenze und aufwärts bis 500 ccm verboten. *1837*

Keine weiteren Preissenkungen für Motorräder

Das Jahr 1929 hat einen starken und anhaltenden Preisrückgang für Motorräder gebracht. Man erhält heute bereits für 500 RM. ein brauchbares und betriebssicheres 200-ccm-Kraftrad. Diese Verbilligung — insbesondere in der Klasse der Kleinkrafträder — ist durch eine gegenüber 1927 verzehnfachte Produktion in der ersten Hälfte dieses Jahres ermöglicht worden, die den Werken eine gute Ausnutzung ihrer Produktionskapazität erlaubte. Der geringere Gewinn am Einzelstück konnte durch Vergrößerung der Umsätze ausgeglichen werden. Angesichts dieser geringen Gewinnspanne gab die neuerliche vierprozentige Lohnerhöhung der Motorradfabrikantenkommission des RDA. Veranlassung, eine generelle Heraufsetzung der Preise in Erwägung zu ziehen. Im Interesse der Verbraucher wurde indessen beschlossen, von einer solchen Preiserhöhung Abstand zu nehmen. Gleichzeitig wurde festgestellt, daß bei dem gegenwärtigen hohen Stand der Produktionsanlagen eine weitere Senkung der Gestehungskosten nicht möglich erscheint, und daß daher mit neuen generellen Preisermäßigungen für die nächstjährige Saison nicht zu rechnen ist. *1844*

Firmenberichte

Stoewer-Werke AG., Stettin. Ueber die Firma brachten wir in Heft 20 auf Seite 438 eine Mitteilung, deren Richtigkeit von der Direktion der Stoewer-Werke beanstandet wurde. Wir kommen dem uns gegenüber geäußerten Wunsche gern nach und teilen in Ergänzung unserer damaligen Mitteilung folgendes mit:

Die Stadtverordnetenversammlung von Stettin hat einen Beschluß gefaßt, der für das Wirtschaftsleben der Hauptstadt Pommerns von großer Bedeutung ist. Die Stadtverordneten sind darin mit überwiegender Mehrheit dem Entschlusse des Magistrats beigetreten, der im Hinblick auf den beachtenswerten Aufschwung, den die Automobilwerke Stoewer-Werke Aktiengesellschaft genommen haben — konnte doch das Unternehmen für 1928 eine Dividende von 6 Prozent ausschütten —, den mit den Stoewer-Werken bestehenden Geländeaustausch-Vertrag aufgehoben und durch neue Vereinbarungen ein engeres Verhältnis zwischen der Stadtgemeinde und den Stoewer-Werken geschaffen hat. Die Stadt Stettin wird 500 000 RM. Aktien der Stoewer-Werke übernehmen und ihnen zum weiteren Ausbau ein langfristiges Darlehen von 600 000 RM. zur Verfügung stellen. *1879*

Steyr-Werke AG., Wien und Steyr. Die Oesterreichische Kreditanstalt für Handel und Gewerbe hat die finanzielle Lage und die Absatzmöglichkeiten der Steyr-Werke einer eingehenden Prüfung unterzogen. Obwohl ein abgeschlossenes Ergebnis dieser Ueberprüfung noch nicht vorliegt, steht, wie aus Wien gemeldet wird, doch bereits fest, daß eine einschneidende Zusammenlegung des Aktienkapitals der Gesellschaft (15,12 Mill. S.) notwendig sein wird. Das Ausmaß des Kapitalschnitts steht natürlich noch nicht fest. *1867*

Süddeutsche Karosseriewerke AG., Heilbronn. In der Generalversammlung der Süddeutschen Karosseriewerke Schebera AG., Heilbronn, führte das Vorstandsmitglied Lauterbach den Vorsitz, da der seitherige Aufsichtsrat (Jakob Schapiro, Oberfinanzrat Hasse, Berlin, und Rechtsanwalt Krebs) geschlossen seinen Rücktritt erklärt hatte. Die Bilanz per 31. März 1929 schließt mit einem Verlust von 44 456 M., der nach dem Bericht des Vorstandes darauf zurückzuführen ist, daß die Produktionsmöglichkeiten nicht voll ausgeschöpft werden konnten. Außerdem seien verschiedene noch aus dem Vorjahre herübergenommene Waren und Zubehör, deren nutzbringende Verwendung in Frage stehe, entsprechend aktiviert. Für das laufende Geschäftsjahr liegen größere Aufträge vor, die volle Beschäftigung über den Winter hinaus gewährleisten. Es wurde beschlossen, die Firma umzuändern in Süddeutsche Karosseriewerke AG. Der neugewählte Aufsichtsrat besteht aus dem Direktor Bomelli, Vorstand der NSU.-Automobil-AG., Direktor Ferrucia Falobra, Heilbronn, Vorstand der NSU.-Vereinigte Fahrzeugwerke Neckarsulm, und Direktor Ratzmann von der Dresdner Bank. *1874*

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg. In der Aufsichtsratssitzung wurde mitgeteilt, daß sich nach Abzug der ordentlichen Abschreibungen von 1 364 050 RM. (i. V. 1 336 738) einschließlich des Vortrages vom Vorjahre von 1 517 550 RM. für das Geschäftsjahr 1928/29 ein Reingewinn von 2 742 507 RM. (2 717 550) ergibt. Der am 18. Dezember 1929 in Augsburg stattfindenden Hauptversammlung wird vorgeschlagen, aus dem Gewinn wieder 6 Prozent Dividende (1 200 000 RM.) zu verteilen

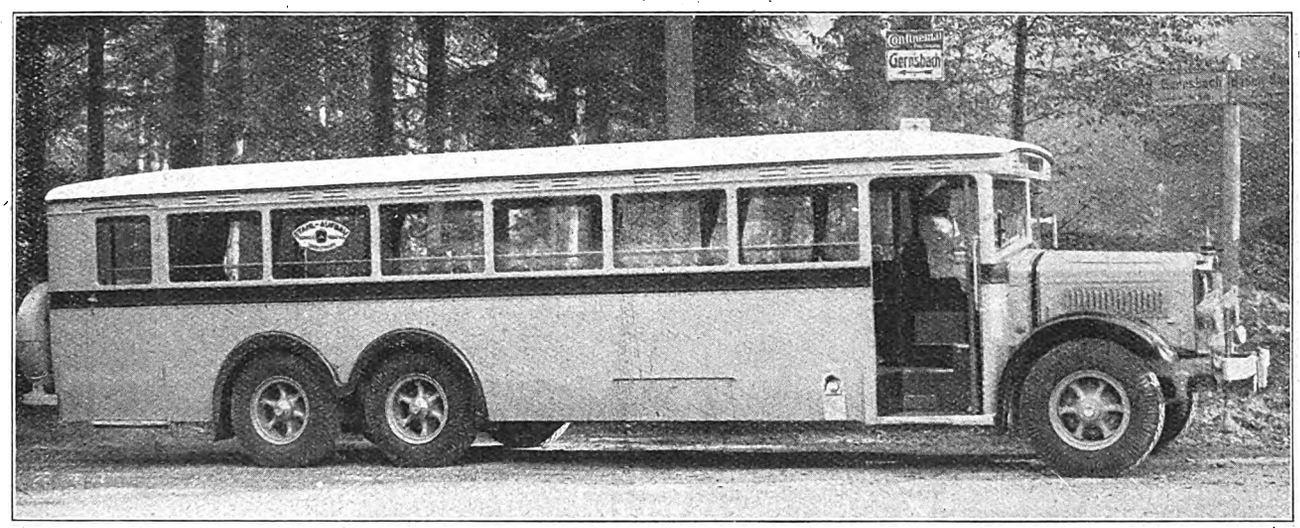
Digitized by Google

und den Rest (1 542 507 RM.) auf neue Rechnung vorzutragen.

Horchwerke AG., Berlin-Zwickau. Der Geschäftsgang hat sich in dem am 31. Oktober ablaufenden Geschäftsjahr relativ befriedigend gestaltet, so daß unter dem üblichen Vorbehalt mit einer Dividende etwa in Vorjahrshöhe (8 Prozent) gerechnet werden kann. Die vorübergehende Stillegung bis zum 17. November wurde in der Hauptsache mit betriebstechnischen Gründen erklärt.

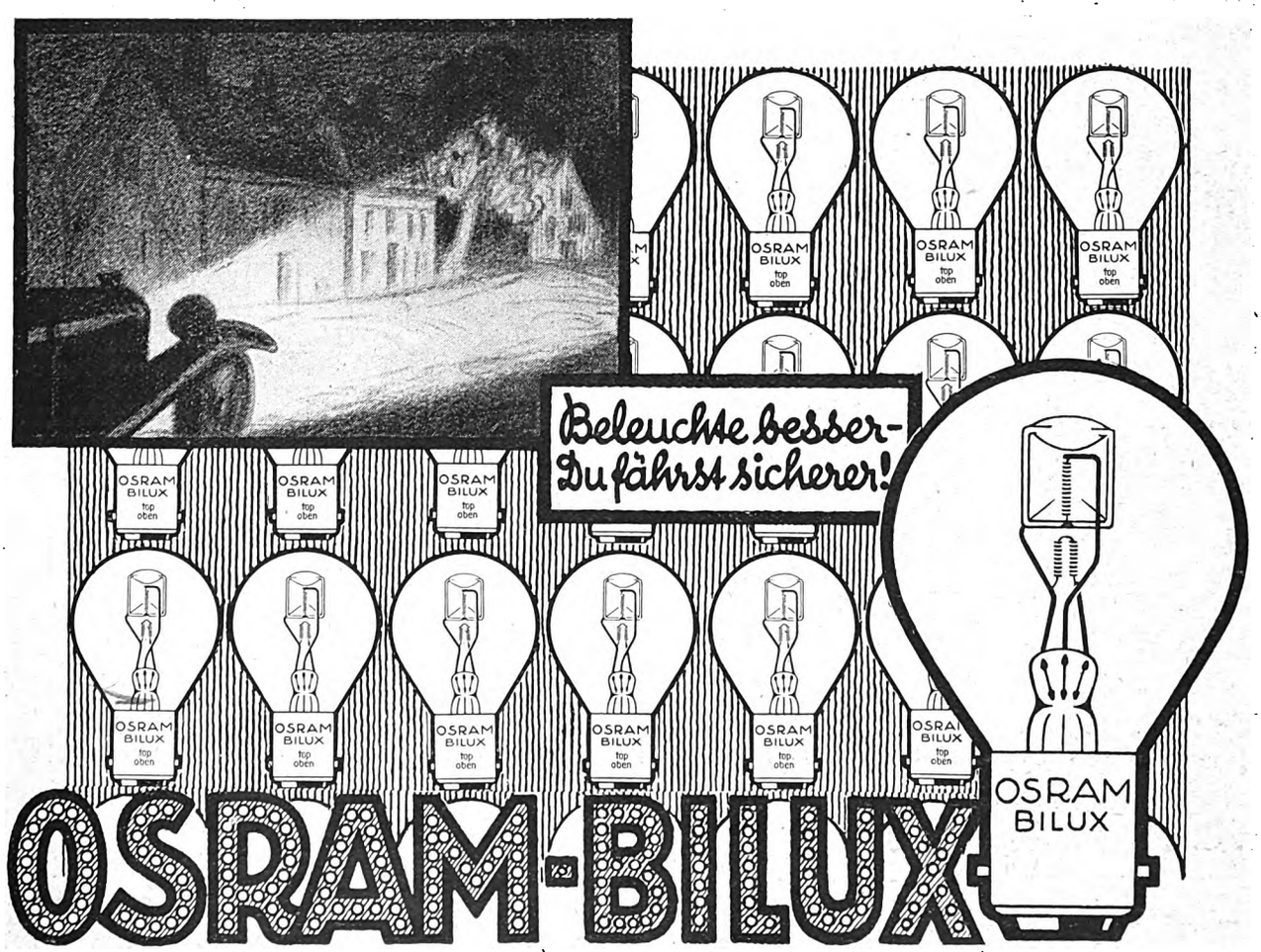
MITTEILUNGEN AUS DER INDUSTRIE

Daimler-Benz-Sechsradomnibusse in Paris und London



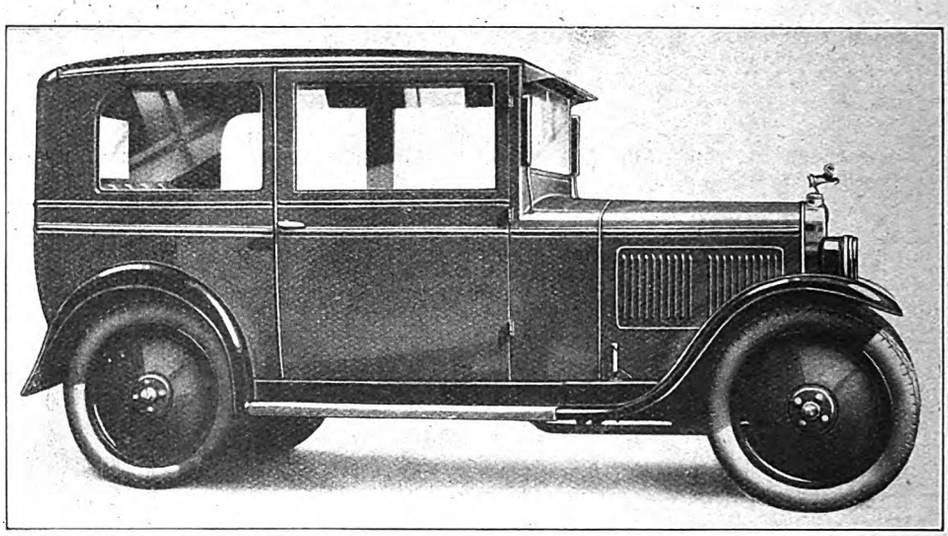
Auf den soeben stattgefundenen Lastwagen-Ausstellungen in Paris und London zeigten Daimler-Benz eine Reihe ihrer neuesten Modelle, u. a. einen Sechsradomnibus, wie er im Bild zu sehen ist, sowie ferner einen Sechsrad-Lastwagen mit Kippaufbau. Besondere Würdigung fand auch in der ausländischen Fachpresse der neue Daimler-Benz-Rohölmotor, über den wir in einem späteren Heft der „Automobil-Rundschau" noch ausführlich berichten werden.

1876



Digitized by Google

Hanomag-Innensteuer-Luxus-Limousine



Anfang Januar 1930 wird von Hanomag ein neuer Karosserie-Typ, von dem man schon lange reden hörte, auf den Markt kommen. Der Wagen bietet bequem Platz für $3^1/_2$ Personen, während bisher das bekannte Kabriolett nur als Zweisitzer gebaut wurde. Der Verkaufspreis beträgt 2800 M. Die Ausstattung ist eine überreichliche, 5fache Bereifung, Bosch-Anlasser mit Fußbetätigung und Bosch-Lichtmaschine, -Batteriezündung, Luftreiniger, Starterklappe, Brennstoffreservehahn, hydraulische Stoßdämpfer, selbsttätiger Scheibenwischer, Sonnenblende, Kurbelfenster, Fahrtrichtungsanzeiger, Rückspiegel, Armaturenbeleuchtung, Scheibenräder, Aschenbecher, Gardinen usw.

1875

„Framo"-Fabrikate

Die zum Konzern der DKW-Werke, Zschopau, gehörenden Metallwerke Frankenberg, Frankenberg i. Sa., beschäftigen zurzeit 700 Personen. Zu dem ursprünglichen Fabrikationsprogramm von Motorrad- und Soziussätteln sind jetzt noch hinzugekommen Kupplungen, Kickstarter und Vergaser. Durch seine Verbreitung namentlich in den Großstädten ist auch der Framo-Dreirad-Geschäftswagen sehr bekannt. Als neuer Fabrikationszweig wurde vor kurzem die Herstellung von Kühlschränken aufgenommen, die ebenfalls unter dem Namen „Framo" auf den Markt gebracht werden.

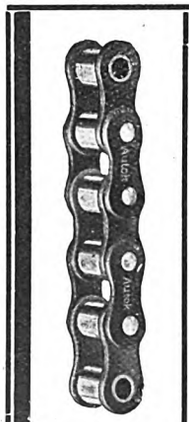
1877

Der feuersichere Weihnachtsbaum

Die Biedermeierzeit, in der man mit der romantischen Postkutsche langsam und unbequem durch die Lande reiste, war auch die Zeit der Kerzenbeleuchtung in den Wohnungen. Kerzen in großer Zahl

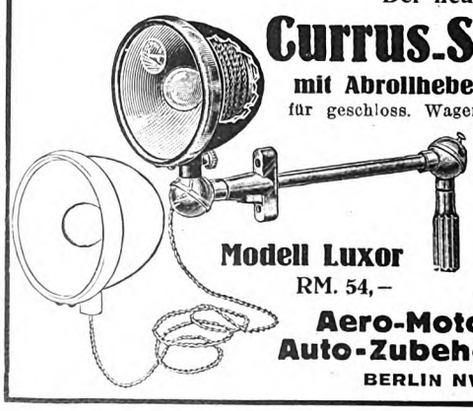
HENSCHEL

Lastkraftwagen
sind anerkannt wirtschaftliche
QUALITÄTSFAHRZEUGE
VORZÜGE: Einfache und immer betriebssichere Motorbremse / Unerreichte Wendigkeit / Großartige Zugkraft / Niedriger Brennstoff- und Ölverbrauch.
HENSCHEL & SOHN A.G. KASSEL
Vertreter an allen größeren Plätzen.



AUTOK
AUTOMOBILKETTEN
bekannt durch:
Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.
Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen
AUTOK A.-G. · Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Der neue
Currus-Sucher
mit Abrollhebel
für geschloss. Wagen



ist jetzt sofort lieferbar
Modell Luxor
RM. 54,–
Aero-Motor- und Auto-Zubehör-A.-G.
BERLIN NW 87

Digitized by Google

brannten auf den Kronleuchtern und auf Wandleuchtern. Sie verschwanden aus der Wohnung, als die Petroleumlampe aufkam, und diese wich der elektrischen Glühlampe, die heute zu den Selbstverständlichkeiten der zeitgemäß eingerichteten Wohnung gehört. Kein Mensch würde heute seine Wohnung mit brennenden Kerzen beleuchten, nur, um die Romantik und Stimmung jener Biedermeierzeit wieder heraufzubeschwören, denn mit der Glühlampe läßt sich nicht nur eine gute, sehr reichliche Beleuchtung der Wohnräume erzielen, sondern ganz nach Wunsch auch feinste Stimmung, Romantik, Gemütlichkeit.

Und doch gibt es noch heute ein Reservat der Kerze, das, durch ererbte Tradition geschützt, sich zähe am Leben erhält: der Weihnachtsbaum. So fortschrittlich wir sonst in der Beleuchtung sind und so willig wir die neue Formenwelt des elektrischen Lichtes übernommen haben, so fest hängen wir andererseits an dem von unserer Kindheit her gewohnten Eindruck des lichtergeschmückten Weihnachtsbaumes, der uns nur dann als echtes Festsymbol gilt, wenn er mit brennenden Lichten geschmückt ist. Wir alle wissen, daß brennende Kerzen in den leicht entzündbaren Zweigen des Nadelbaumes feuergefährlich sind und schon viele Unglücksfälle herbeigeführt haben, wir wissen, daß herunterfallende Wachs- oder Stearintropfen schon manches schöne Weihnachtsgeschenk verdorben haben, wir kennen alle die Unbequemlichkeit des Anbringens der Kerzen und des Anzündens der so schnell herunterbrennenden Lichte. Das alles nehmen wir in Kauf, nur um das gewohnte Bild des lichtergeschmückten Baumes beizubehalten. Aber wir brauchen das nicht mehr, seit es die elektrischen Osram-Weihnachts-Kerzen gibt, die im Aussehen und auch im Lichteindruck brennenden Wachskerzen so täuschend ähnlich sind, daß jeder, der einen mit solchen elektrischen Kerzen geschmückten Weihnachtsbaum leuchten sieht, wirkliche brennende Kerzen vor sich zu haben glaubt. Die Aehnlichkeit ist so vollkommen, daß selbst der Wissende gar nicht an die elektrische Natur der Kerzen denkt, sondern daß er rein gefühlsmäßig den Lichterglanz des Weihnachtsbaumes auf sich wirken läßt als das vertraute Festsymbol, das es ja auch geblieben ist.

Gerade der Autofahrer, der die Vorzüge der elektrischen Beleuchtung an seinem Wagen schätzt und der weiß, daß auch der nächtlichen Autofahrt die Romantik nicht fremd bleibt, wenn sie auch eine andere als die der Postkutsche ist, wird, weil er am fortschrittlichsten eingestellt ist, am leichtesten sich davon überzeugen, daß die Osram-Weihnachts-Kerzen die besten Lichter für den Baum sind. O—. *1850*

Auskunft durch

Nordstern und Vaterländische

Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft

BERLIN

Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Der Pfeil –

das bekannteste Richtungssignal

Er läßt kein Mißverständnis aufkommen. Darum ist, wie bei dem „Contax", auch für den Zeiss-Winker die markante Pfeilform gewählt worden. Sie unterscheidet ihn von unzureichenden Punktsignalen, die leicht verwechselt oder gar übersehen werden können.

Durch solide und stabile Konstruktion ist der Zeiss-Winker allen Erschütterungen gewachsen. Seine elektromagnetische Betätigung garantiert für Zuverlässigkeit. Die schmale abgerundete Form des Winkergehäuses paßt zu den modernen Karosserien. Verlangen Sie bei Ihrem Fachhändler ausdrücklich den

ZEISS Winker

mit dem markanten Pfeil.

Lieferung durch den Auto-Fachhandel.

Preis pro Paar von RM. 36,— an.

Ausführliche Druckschrift Zewe 367 kostenfrei durch Carl Zeiss, Jena, Berlin, Hamburg, Köln, Wien.

Text: Aco g. Kopfklischee 5956

Digitized by Google

Bedingungen der Abonnenten-Unfallversicherung

Jeder Bezieher der Versicherungsausgabe der **Automobil-Rundschau** vereinigt mit **Automobilwelt—Flugwelt** ist versichert bei der

AACHEN-LEIPZIG
LEBENSVERSICHERUNGSBANK AG. LEIPZIG
Brandenburger Str. 16b

bei Unfall mit:

RM. 2000,— (RM. 1000,— für den Bezieher und RM. 1000,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 3000,— (RM. 1500,— für den Bezieher und RM. 1500,— für dessen Ehegatten) für den Fall des Todes nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 4000,— (RM. 2000,— für den Bezieher und RM. 2000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach dreimonatigem ununterbrochenen Bezug,

RM. 6000,— (RM. 3000,— für den Bezieher und RM. 3000,— für dessen Ehegatten) für den Fall der Vollinvalidität nach zweijährigem ununterbrochenen Bezug.

Jeder Bezieher erhält einen numerierten Versicherungsausweis mit den Versicherungsbedingungen, die über die Voraussetzungen der Versicherung Aufschluß geben. Die Versicherungsbedingungen können außerdem vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, Sponholzstraße 7, oder von der Aachen-Leipzig-Lebensversicherungsbank AG., Leipzig, Brandenburger Straße 16b, bezogen werden. Die Versicherung umfaßt alle Bezieher zwischen 16 und 65 Jahren, die den Abonnementsbetrag einschließlich Versicherung bezahlt haben.

Zur Beachtung! Diejenigen Bezieher, die die Zeitschrift „Automobil-Rundschau, vereinigt mit Automobilwelt-Flugwelt", nicht im Abonnement, sondern durch Einzelbezug regelmäßig beziehen, erhalten einen numerierten Versicherungsausweis mit Klebefeldern. Von diesen Einzelbeziehern wird der ununterbrochene Bezug dadurch nachgewiesen, daß die nachstehend abgedruckte Kontrollmarke aus jedem Heft ausgeschnitten und auf der letzten Seite des Versicherungsausweises in die freien Felder fortlaufend — ohne jede Unterbrechung — eingeklebt wird. Bei Einzelbezug sind nur vom Verlag abgestempelte Versicherungsausweise gültig. Wer noch keinen Versicherungsausweis hat, erhält ihn von seinem Buch- oder Zeitschriftenhändler oder direkt vom Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7.

Anmeldefristen (Meldungen an die „Aachen-Leipzig"):

Für Unfälle längstens eine Woche, für tödliche Unfälle 48 Stunden.

Unverzüglich, spätestens am zweiten Tage nach dem Unfalle, ist ein approbierter Arzt zuzuziehen.

Fachliteratur

I. **Erste Hilfe für den Kraftfahrer.** Motor (London), 10. September 1929, S. 271. Reiseapotheken und Verbandkästen für Kraftwagen werden beschrieben.

IIa. **Neuer englischer Omnibus mit Sechszylindermotor.** Bourdon. Aut.-Ind., 16. Februar 1929, S. 223. 95-PS-Motor; größte Umdrehungszahl 3000/Minute. Obenliegende Nockenwelle in Oelbad. Aluminiumkolben.

IIf 3. **Gummiforschung gibt Anlaß zu technischen Problemen.** Ginsberg. Aut.-Ind., 11. Mai 1929, S. 725. Bestrebungen von Edison, neue Quellen für Rohgummi zu erschließen. Laboratoriumsversuche. Verfahren bei der Ernte und Verarbeitung.

IIf 5. **Ein neuer Gedanke für die Steuerung.** Motor (London), 24. September 1929, S. 315. Erfindung Flettners: Hinter dem gesteuerten Rad läuft ein Hilfsrad, das durch die Steuerung eingestellt wird und seinerseits das Hauptrad in die richtige Stellung bringt.

IIf 6. **Die beste Notbremse.** Motor (London), 9. Juli 1929, S. 1081. Bericht über Bremsversuche bei 50 Kilometer Geschwindigkeit, bei denen alle vier Räder gleichzeitig oder nur zwei oder drei abgebremst werden.

IIg. **Druckluftpolsterung.** Motor (London), 3. September 1929, S. 224. Polsterung für Kraftwagen, bestehend aus Luftschläuchen, die über einen Rahmen ohne Boden gespannt sind.

IIk. **Heeresversuche mit Sechsradwagen.** Cottrell. Aut.-Ind., 22. Juni 1929, S. 952. Vergleichversuche unter schweren Bedingungen zwischen Lastwagen verschiedener Bauart, die für Heereszwecke und zur allgemeiner Verwendung bestimmt sind.

IIk. **Dennis-Wagen zum Einsammeln von Kehricht.** Mod. Trpt., 24. August 1929, S. 19. Aufbau mit Seitenklappen zum Einfüllen des Kehrichts und zum Aufkippen zur Entleerung. Dach wird dabei seitlich abgeklappt. Trichterform des Aufbaues. Hand- und Fußantrieb.

IIk. **Anhänger zum Biwakieren.** Motor (London), 30. Juli 1929, S. 1213. Beschreibung eines Anhängers, der nur 200 kg wiegt und dessen Aufbau, während der Fahrt niedergeklappt, einen rings abgeschlossenen Uebernachtungsraum bildet.

IIIa. **Wie man das beste aus seinem Wagen herausholt.** Motor (London), 4. Juni 1929, S. 837; 2. Juli, S. 1035; 9. Juli, S. 1108. Regeln für den Betrieb von Kraftwagen. Einstellen der Kuppelung; Schmierung, Beschreibung verschiedener Bauarten.

IIIa. **Betriebsvorschriften für selbsttätige Verkehrssignale.** Motor (London), 17. September 1929, S. 273. Ratschläge für den Kraftfahrer über Verhalten gegenüber den Verkehrssignalen.

IIIa. **Selbsttätige Signale zur Verkehrsregelung.** Motor (London), 30. Juli 1929, S. 1207. Zunahme der Lichtsignale. Selbsttätige Umstellung gegenüber Handbetrieb. Bericht über die Zustände auf dem Festlande. Beleuchteter weißer Strich auf der Fahrbahn.

IIIc. **Neuer Sechsradomnibus für London.** Mod. Trpt., 10. August 1929, S. 20. Londoner Omnibusgesellschaft hat drei Versuchsomnibusse bauen lassen. 90-PS-Motoren. Besonders bestimmt für Schnellverkehr in Außenbezirken.

IVa. **Nickel- und Chromlegierungen im Verhältnis zu Kohlenstoff bei Eisenguß.** Hanson. Aut.-Ind., 22. Juni 1929, S. 947. Wirtschaftliche Erörterung der Verhältnisse bei Graueisen für Zylinderguß.

IVa. **Vorteile bei Herstellung von Stahlguß auf elektrischem Wege.** Favary. Aut.-Ind., 2. März 1929, S. 316. Im elektrischen Ofen kann die Wärme genau geregelt werden; Vorgang kann daher genau überwacht werden; Phosphor und Schwefel kann ausgeschieden werden.

Der Inhaber des Deutschen Reichspatentes **Nr. 408 099, betr. „Federndes Uebertragungsglied für Kraftwagenlenkgetriebe"**, wünscht weg. Fabrikation, Verkaufs oder Abgabe v. Lizenzen m. deutschen Fabrikanten in Verbindung zu treten. Anfr. unter **B. N. E. 9735** an Ala-Haasenstein & Vogler, Berlin W 35

Inserieren bringt Gewinn!

AUTO-ERSATZTEILE
Georg Hermann Müller
Berlin-Tempelhof, Südr. 1644-46

Zu verkaufen:

2½-t-Daag-Lastwagen, luftbereift, mit Plane u. Spriegel, wegen Anschaffung eines kleineren Wagens. Otto Leckebusch G. m. b. H., Oetlingen u. Teck (Wtg.)

8/30-Selve-Wagen, generalrepariert, in tadellosem Zustand, sehr preiswert.
Karl Duffner & Cie., Reinau-Hopfau.

Dieser Nummer liegt eine Karte des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins E. V., Berlin SW 11, Hafenplatz 5, und ein Prospekt des Verlages Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau I, Sponholzstraße 7, bei.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24 mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Verlag:** Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7. Fernsprecher: H 8 Rheingau 9543 u. 9544. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin O 2

Digitized by Google

31. JAHRGANG

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES
MITTELEUROPÄISCHEN
MOTORWAGEN-VEREINS

KRAFT „KRAFT"

Versicherungs-Aktien-Gesellschaft des Automobilclubs von Deutschland

VERSICHERUNG

von

Kraftfahrzeugen

(Haftpflicht — Unfall — Fahrzeug)

PRÄMIEN-EINNAHME

im Jahre 1928 rund

29 MILLIONEN MARK

vereinigt mit

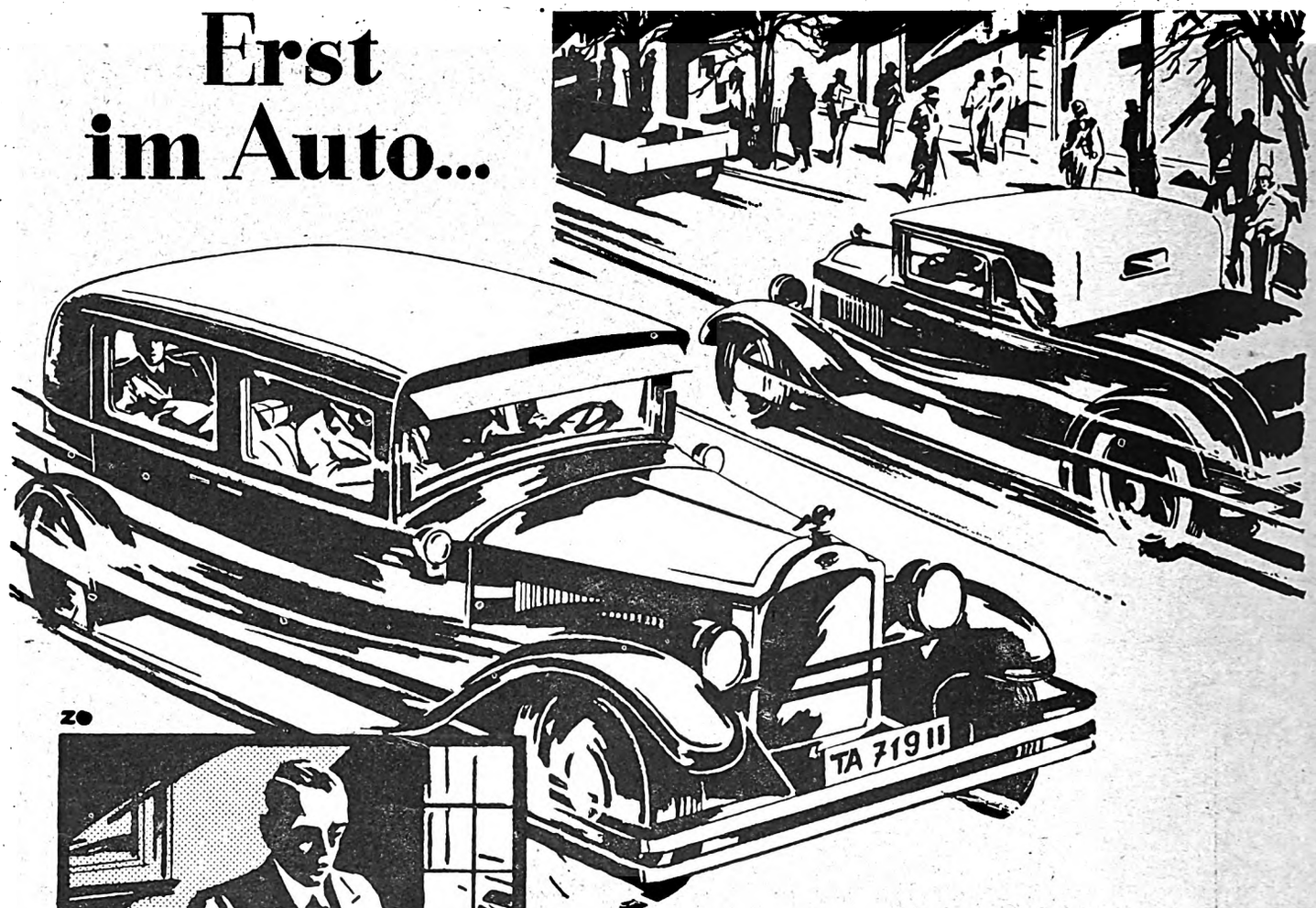
AUTOMOBIL-WELT

FLUGWELT MIT MOTORRADWELT

Heft 24. XXXI. Jahrg. Preis dieses Heftes 75 Pf. Berlin, 15. Dezember 1929

Digitized by Google

Erst im Auto...



..dann am Schreibtisch!

Wichtigste Voraussetzung für erfolgreiche Arbeit am Schreibtisch ist Erhaltung alter Geschäftsbeziehungen und Werbung neuer Kunden. Sie sind ausschlaggebend für Aufbau und Erfolg Ihres Geschäfts. Nur persönliche Fühlungnahme kann dies zuwege bringen.

Gerade mit Hilfe eines Autos, eines Opel-Wagens, werden Sie in kürzester Zeit diese Aufgaben lösen und Ihren Kundenkreis vergrößern können.

Der 4/20 PS Opel, der deutsche Volkswagen.

Der 8/40 PS Opel, der billigste 6 Zylinder-Wagen Deutschlands.

Suchen Sie den nächsten Opel-Händler auf, er wird Ihnen das Modell zeigen, das am besten für Sie geeignet ist.

15 MINUTEN IM OPEL ÜBERZEUGEN!

OPEL

Digitized by Google

MITTELEUROPÄISCHER MOTORWAGENVEREIN E.V.

Gegründet 1897

Aelteste automobilistische Vereinigung Deutschlands

GENERALSEKRETARIAT: BERLIN SW 11, HAFENPLATZ 5

Fernsprecher: Lützow 1159

Präsident des MMV.:
Generaldirektor Robert Kaufmann
Berlin-Zehlendorf

Schriftleitung:
Oberstleutnant a. D. Frhr. v. Dincklage
Generalsekretär des MMV.

Mitteilungen des MMV.

Einladung zur Generalversammlung.

Gemäß § 7 der Satzungen werden die Mitglieder hierdurch zur ordentlichen Generalversammlung (Vereinsversammlung) zwecks Behandlung der satzungsgemäß zu erledigenden Geschäfte eingeladen auf

Freitag, den 10. Januar 1930, 17 Uhr,
in die Räume des Generalsekretariats, Berlin SW 11, Hafenplatz 5.

Tagesordnung:

1. Erstattung des Tätigkeitsberichts und des Kassenberichts für das Haushaltsjahr 1929.
2. Bericht der Rechnungsprüfer über die Rechnungslegung und Entlastungserteilung.
3. Festsetzung der Vereinsbeiträge.
4. Beschluß über Satzungsänderungen, insbesondere zu § 6, 2, Absatz 3 hinzufügen nach: der ersten Sitzung des Ausschusses „bzw. des Vorstandes"; zu § 9b hinzufügen nach: der schriftlichen Anzeige „mittels eingeschriebenen Briefes".
5. Ergänzungswahlen zum Ausschuß.
6. Bestellung zweier Ausschußmitglieder zur Prüfung der Rechnungslegung und Berichterstattung.
7. Sonstiges.

Anmeldungen beabsichtigter Anträge sowie Mitteilungen betr. Teilnahme an der Versammlung werden durch Postkarte oder Fernsprecher (Lützow 1159) erbeten. Als Legitimation gilt die Mitgliedskarte.

Für den Fall, daß die Vereinsversammlung nicht beschlußfähig ist, findet um 17.30 Uhr eine zweite Vereinsversammlung mit derselben Tagesordnung statt, zu der die Mitglieder hierdurch ebenfalls eingeladen werden.

Der Bericht über den Verlauf der Vereinsversammlung wird an dieser Stelle veröffentlicht werden. Die Mitglieder des Ausschusses werden zu einer Sitzung um 16 Uhr gebeten.

Berlin, den 15. Dezember 1929 — Der Präsident: Generaldirektor Robert Kaufmann

---

Kraftverkehrswirtschaft, Kraftfahrzeugsteuern und Landstraßenfragen in USA.

Die 336 Seiten starke Denkschrift der Studienkommission des Deutschen Industrie- und Handeltages und der Industrie- und Handelskammer zu Berlin zur Prüfung von Kraftfahrzeugsteuerfragen in USA., welches für alle Automobilisten von größtem Interesse ist, kann von den Mitgliedern des MMV. zu dem ermäßigten Preise von 7,— RM. (statt 9,— RM.) durch das Generalsekretariat, Berlin SW 11, Hafenplatz 5, bezogen werden.

Zustellung der Vereinszeitschrift „Automobil-Rundschau".

Die der Nummer 23 der Vereinszeitschrift beigefügte Postkarte ist bis jetzt nur von einem Teil der Mitglieder an uns eingesandt worden. Eine regelmäßige Belieferung mit der Vereinszeitschrift ist uns aber nur auf Grund genauer Adressenangabe der einzelnen Mitglieder möglich. Für diejenigen Mitglieder, denen die beigefügte Postkarte abhanden gekommen ist, teilen wir nachstehend noch einmal mit, welche Angaben erforderlich sind:

I. Meine Anschrift ist unverändert:
Ort:..... Zuständiges Postamt:..... Straße.....

II. Meine Anschrift hat sich seit dem ..... geändert in:
Ort:..... Zuständiges Postamt:..... Straße.....
(Deutliche Unterschrift.)

Mitglieder des MMV.! ***Postkarte einsenden!***

NAG PROTOS PERSONENWAGEN

Digitized by Google

Weshalb? Warum? Wozu?

Fragen der Leser — Antworten der Fachleute

Frage 35. Empfiehlt es sich, entsprechend den Bestimmungen des Kraftfahrzeugsteuergesetzes die Jahressteuer auf einmal oder in Teilen zu zahlen.

G. P. in Hamburg.

Antwort zu 35. Die Kraftfahrzeugsteuer ist eine Jahressteuer und wird im voraus erhoben. Die Steuerkarte wird für die Dauer eines Jahres, aber auch für die Dauer eines Halbjahres oder eines Vierteljahres ausgestellt. Die Steuer beträgt für ein halbes Jahr die Hälfte, für ein Vierteljahr ein Viertel der Jahressteuer. Bei Jahressteuerkarten kann auf Antrag die Steuer auch in $^1/_4$- oder $^1/_2$ jährlichen gleichen Teilen entrichtet werden, wenn die Teile 50 RM. erreichen. In jedem Falle ist jedoch bei Teilzahlungen ein Aufgeld zu entrichten, das bei

$^1/_2$jährlicher Zahlung 3% } des für diesen Zeitraum zu
$^1/_4$jährlicher Zahlung 6% } zahlenden Steuerbetrages beträgt.

Beispiel

Jahressteuer angenommen auf . . . . . 400 RM.
bei $^1/_2$jährlicher Zahlung 200 RM. plus 3% = 206 RM., zweimal . . . . . 412 RM.
bei $^1/_4$jährlicher Zahlung 100 RM. plus 6% = 106 RM., viermal . . . . . 424 RM.

Bei $^1/_2$jährlicher Zahlung werden 200 RM. auf $^1/_2$ Jahr gestundet, für ein Aufgeld von 12 RM. oder 6% gleich einem Jahreszins von 12%.

Bei $^1/_4$jährlicher Zahlung werden 300 RM. gestundet, davon 100 RM. auf $^1/_4$ Jahr, 100 RM. auf $^1/_2$ Jahr, 100 RM. auf $^3/_4$ Jahr. Die 300 RM. werden also im Durchschnitt gestundet auf $^1/_2$ Jahr gegen ein Aufgeld von 24 RM. oder 8% gleich einem Jahreszins von 16%.

Nimmt man unter den gegenwärtigen Verhältnissen eine jährliche Verzinsung von 10 % als üblich an, so übersteigt das Aufgeld in beiden Fällen, bei ¼ jährlicher Zahlung sogar ganz erheblich, das Maß normaler Verzinsung. Wenn also für die Wahl der Teilzahlungen nicht besondere Gründe vorliegen, ist es besser, sie zu vermeiden. Dr. C. O.

Frage 36. Können Sie mir Näheres über die „Kronprinz-Sicherheitsfelge", von der man jetzt so lebhaft hört, sagen? O. M., Stuttgart.

Antwort zu 36. Diese Konstruktion, die von der Firma Kronprinz-Aktiengesellschaft für Metallindustrie in Ohligs auf den Markt gebracht wurde, gehört in die Klasse der sogenannten Tiefbettfelgen. Sie unterscheidet sich von der normalen Tiefbettfelge in der Hauptsache dadurch, daß das Tiefbett an einigen, dem Ventil gegenüberliegenden Stellen durch Hochpressen des Tiefbettes unterbrochen ist, so daß an diesen Stellen die Felge zu einer Flachbettfelge wird. Auf diese Weise wird eine Art Verriegelung des Reifens erzielt.

Das Profil als solches entspricht demjenigen der Standard-Felge, so daß jeder normale Reifen verwandt werden kann. Die Felge besteht aus einem Stück und ist daher wasserdicht. Sämtliche Umfangslinien sind kreisrund und sämtliche Profilpunkte liegen vom Mittelpunkt gleich weit entfernt, so daß die Zentrierung des Rades, so einfach ist wie bei der normalen Felge, da bei Speichenrädern alle Speichen gleiche Länge haben.

Bei Drahtspeichenrädern und Motorradfelgen erfolgt die Verspannung wie üblich vom Tiefbett aus, da die Erhöhungen des Tiefbettes zwischen den Punzungen der Drahtspeichen liegen. Die Punzungen liegen also nicht auf der Schulterfläche. Das Ventil sitzt, wie bei der normalen Tiefbettfelge, bei Motorradfelgen zentral im Grunde des Tiefbettes. Das Ventilgewicht wird ausgeglichen durch die in einem größeren Radius wirkende Masse der Felge, hervorgerufen durch die Einbuchtungen. Da das Ventil die Deckenwulste an der Ventilseite verriegelt, andererseits die Ausbuchtungen der Felge gegenüber dem Ventil ein Hinabgleiten der Deckenwulste in das Tiefbett verhindern, so ist eine Sicherheit gegen Herausspringen des Reifens bei Luftleerwerden oder bei scharfem Durchfahren von Kurven gegeben. Die Ausbuchtungen gehen gleichmäßig und allmählich ins Tiefbettprofil über. Andererseits ist dessen Luftvolumen praktisch genommen dasselbe wie bei der Tiefbettfelge, so daß sich die gleiche Federung ergibt. Außerdem ist eine leichte Reifenmontage zu beobachten.

Frage 37. Gibt es ein Mittel, damit die Scheiben beim geschlossenen Wagen im Winter nicht so beschlagen? W. St., Eisenach.

Antwort zu 37. Man hat schon so viele verschiedene Mittel, um das Beschlagen der Scheiben bei kalter Witterung zu vermeiden, auf den Markt kommen, aber meist ebenso schnell wieder verschwinden gesehen. Das Beschlagen der Scheiben ist besonders bei geschlossenem Wagen und bei Fahrten nach Eintritt der Dunkelheit äußerst unangenehm. — Vielleicht versuchen Sie einmal das neue von der I. G. Farbenindustrie-Aktiengesellschaft in Frankfurt a. M. als Kühlerfrostschutzmittel auf den Markt gebrachte „Glysantin". Die Firma behauptet nämlich, daß durch richtiges und nach Bedarf zu wiederholendes Einreiben der Scheiben mit „Glysantin" das Beschlagen und Vereisen vermieden werden könnten. Geben Sie uns dann Bescheid, ob sich dieses Mittel bewährt hat oder nicht, denn wir sind überzeugt, daß noch viele andere Leser unserer Zeitschrift sich für dieses Problem lebhaft interessieren.

Die Redaktion.

Beleuchtungszeit vom 15. Dez. bis 31. Dez.:

15. Dezember . . von 16.50 Uhr bis 7.25 Uhr
31. Dezember . . von 17.00 Uhr bis 7.35 Uhr

Die Mitglieder und Leser der Zeitschrift werden gebeten, bei ihren Einkäufen die inserierenden Firmen zu berücksichtigen

Digitized by Google

AUTOMOBIL-RUNDSCHAU

ZEITSCHRIFT DES MITTELEUROPÄISCHEN MOTORWAGEN-VEREINS E.V.

AUTOMOBILWELT-FLUGWELT · MOTORRADWELT

Herausgeber: Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat

Heft 24 | Berlin, 15. Dezember 1929 | 31. Jahrgang

Die Entwicklung des Sechsradfahrzeugbaues insbesondere der deutschen Konstruktionen

Von Dipl.-Ing. A. SEIFERT im Reichsverband der Automobilindustrie E. V., Berlin

2. Teil. Konstruktive Einzelheiten der schweren Dreiachser*)

In der Art der **Verbindung der Federenden mit den beiden Achskörpern** sind im Laufe der Entwicklung verschiedene beachtenswerte Neuerungen eingetreten. Obgleich bei diesen schweren Fahrzeugen bezüglich der Geländegängigkeit nicht solche hohen Anforderungen als beim ausgesprochenen Geländewagen gestellt zu werden brauchen, ist doch mit Rücksicht auf die Haltbarkeit und Betriebssicherheit der Federn anzustreben, daß keine übermäßig starken Verdrehungsbeanspruchungen auftreten. Die Aufhängung in Bolzen und Anlenkung an den Rahmen durch Federgehänge läßt bei Verwendung vieler dünner Federblätter ein freies Schwingen der Räder aus der horizontalen Ebene wohl in genügendem Maße zu.

Büssing (Bild 24) läßt die Federenden frei in Bügeln gleiten und glaubt damit sowohl ein besseres Spielen zwischen Feder und Achse als auch günstigere Federbeanspruchungen zu erreichen. Bei Hansa-Lloyd ist die Feder von zusätzlichen Beanspruchungen vollkommen befreit, da sie durch die Aufhängung der Räder mittels Schwingarme am Rahmen nur in einer in Richtung der Belastungen liegenden Ebene ausschwingen kann (Bild 25).

Ein auch im schweren Sechsradnutzfahrzeugbau viel beschrittener Weg zur Entlastung der Feder ist die Verwendung von Gummilagerblöcken oder Silentblöcken. Die Gummilagerblöcke, wie sie z. B. von Henschel (Bild 22) verwendet werden, erlauben eine erhebliche Schiefstellung der Achse, die Wirkung der Silentblockaufhängung ist aus dem Personenwagenbau bekannt. Diese Konstruktion bedingt die Verwendung zweier Federn auf jeder Seite. Der belgische Miesse-Dreiachser,

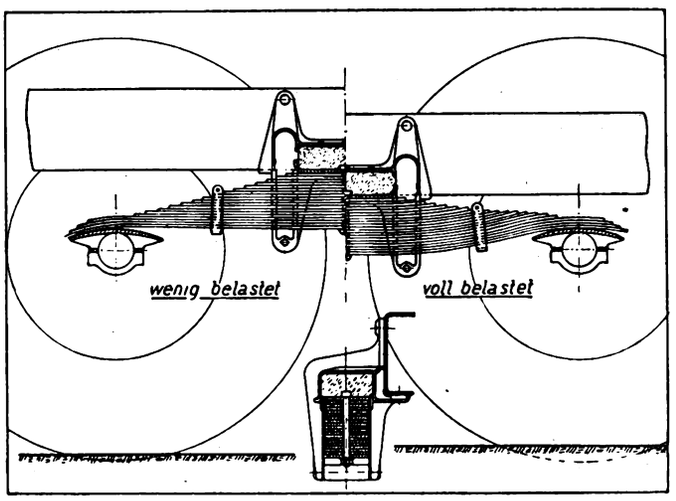


Bild 24. Federlagerung von Büssing

der seine Federn ebenfalls in Silentblöcken aufhängt, geht sogar noch einen Schritt weiter und baut drei Federn ein, von welchen die mittlere in stärkerem Maße mit zur Schubübertragung

*) Fortsetzung aus Heft 23, Seite 501.

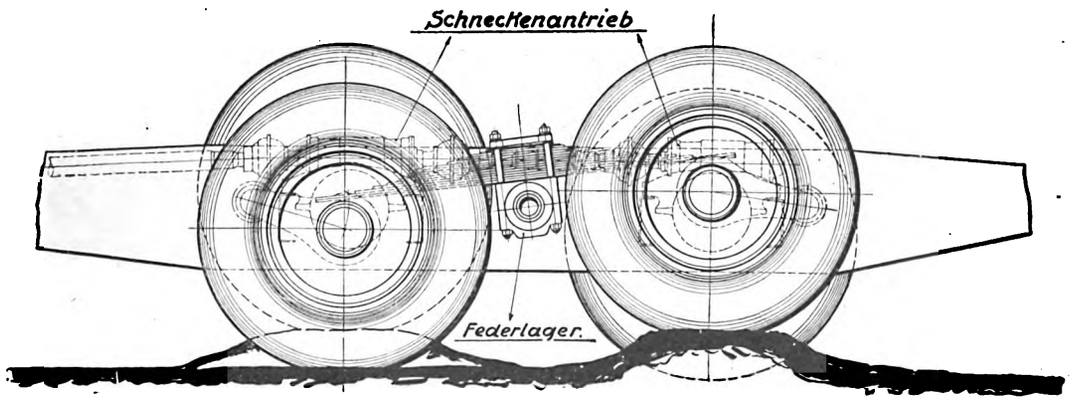


Bild 25
Einstellung der Hinterachsen bei Hansa-Lloyd

Digitized by Google

herangezogen wird. Eine andere Art der Federaufhängung hat die NAG-Konstruktion. Die auf der letzten internationalen Automobilausstellung in Berlin 1928 gezeigte Sechsradkonstruktion ist verlassen worden (Bild 28). Der neue, serienmäßig hergestellte Typ hat eine Federanordnung, die im Prinzip dieselbe ist wie beim NAG-Dreiachser mit Schleppachse. Ein kräftiger Schwinghebel, an dessen beiden Enden durch Bolzen die Federn angelenkt sind, ist zwischen den beiden Hinterrädern gelagert. Die beiden äußeren Federenden können in Führungen frei gleiten (Bild 29). Die Befestigung der Federn am Hinterachskörper geschieht durch die im normalen Lastkraftwagenbau bekannte Metallagerung. Eine solche Federanordnung bedingt jedoch, daß von den Federn keine Schubkräfte aufgenommen zu werden brauchen. Bei der NAG-Konstruktion sind sie nach dieser Richtung hin vollständig entlastet.

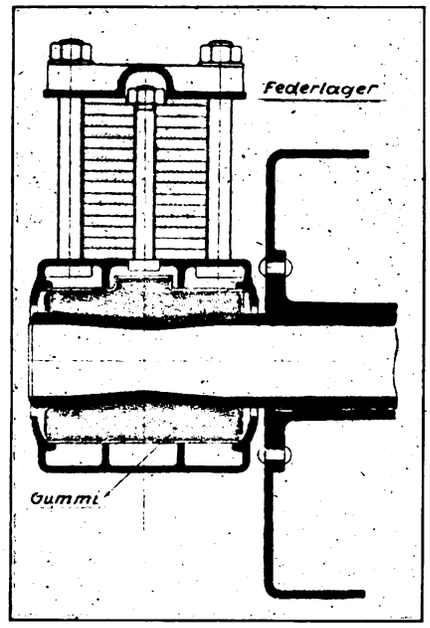


Bild 26
Aufhängung der Hinterfeder am Rahmen durch Gummilagerung (Hansa-Lloyd)

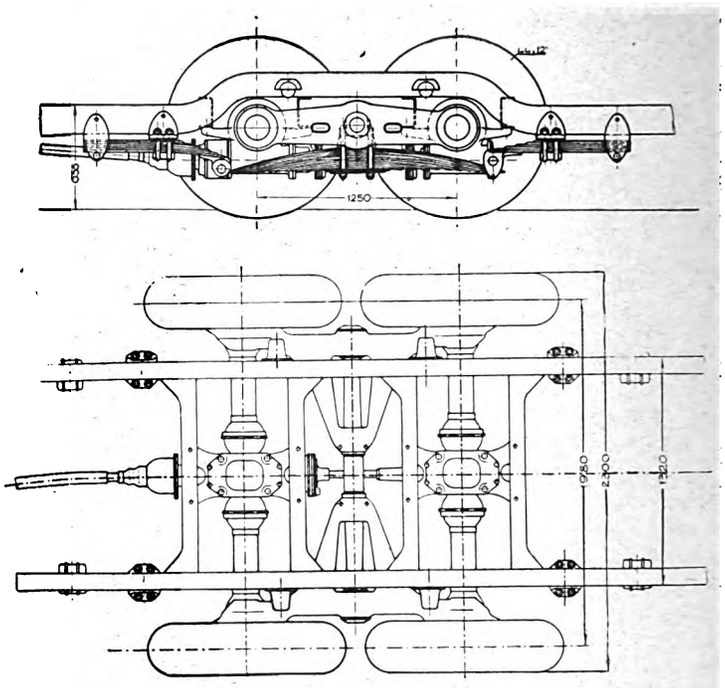


Bild 28. Hinterachsaggregat des NAG-Sechsradwagens (ältere Konstruktion)

Hinterachskonstruktion und Schubübertragung

Ueberblicken wir nun die Ausführung der Hinterachskörper, Lagerung der Räder und Uebertragung des Schubes auf den Rahmen. Die Vor- und Nachteile des getrennten und hintereinanderliegenden Achsantriebes sind bereits angedeutet worden. Die ersten schweren Sechsradkonstruktionen mit zwei angetriebenen Achsen haben die normale bewährte Hinterachsausführung des Zweiachsers beibehalten, die den Schub durch Schubrohr und Kugel aufnimmt; die Kraftübertragung erfolgt durch Kegelradausgleichsgetriebe und Stirnradnabenantrieb (Bild 30).

Der Vorteil dieser unterteilten Untersetzung liegt in der leichten Ausführung der Differentialwellen und Zahnräder. Die starre Hinterachse herrscht zurzeit bei den schweren deutschen Dreiachsern

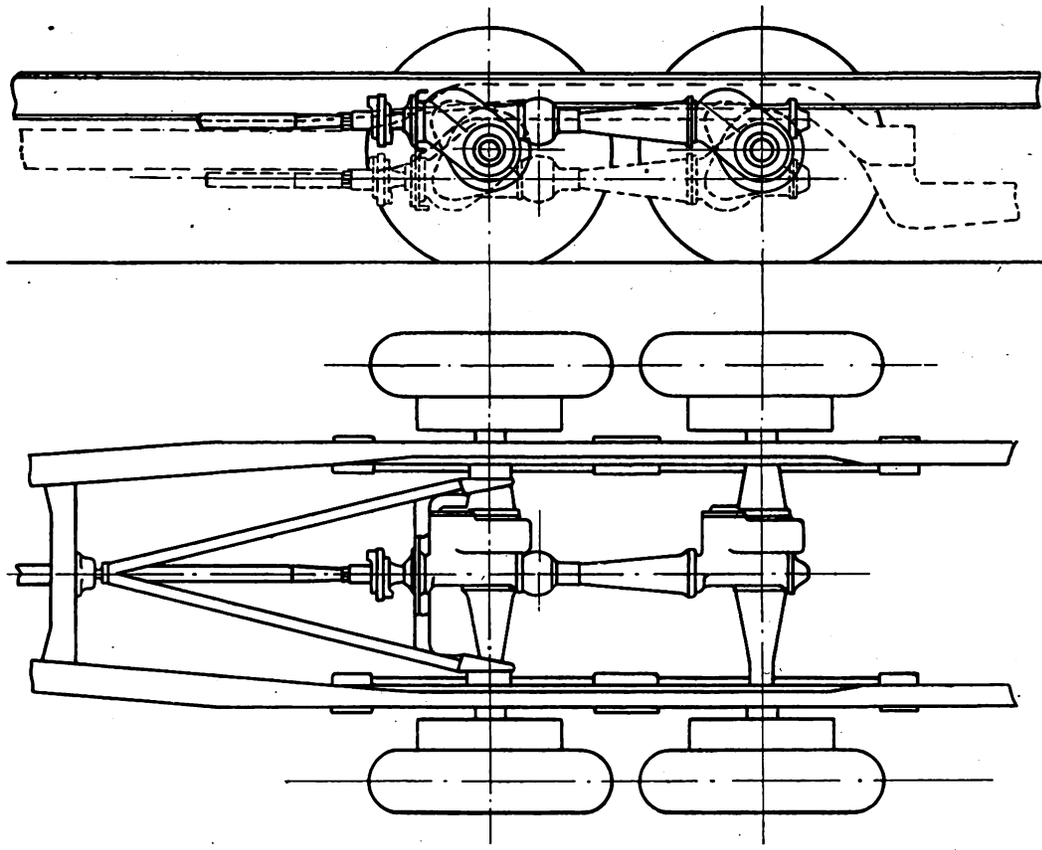


Bild 29. Die serienmäßige Ausführung des neuen NAG-Dreiachsers

Digitized by Google

noch vor. Hierzu gehören die Konstruktionen von: Büssing, Daimler-Benz, Henschel, MAN, NAG, VOMAG.

Schwingachsen verwenden: Hansa-Lloyd.

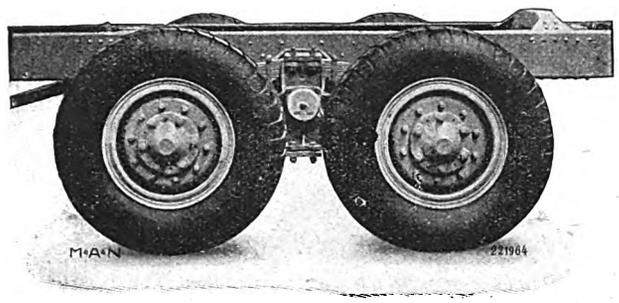


Bild 27
Schwingende Doppelfeder des MAN-Sechsradwagens

Auch der Schneckenantrieb (Bild 31), der im Ausland auch im schweren Lastkraftwagenbau vielfach verwendet wird, hat nunmehr bei den Sechsradkonstruktionen Eingang gefunden. Für Schwingachsen-Anordnung bietet der Schneckenantrieb, der Untersetzungen bis 1 : 10 zuläßt, den großen Vorteil leichter und gedrängter Bauart und einfacher Ableitung der Kräfte auf die Räderantriebswellen durch Zwischenschaltung von Metallgelenken zum freien seitlichen Ausschwingen. Die dabei auftretenden Längendifferenzen können durch Gleitsteine (Hansa-Lloyd) oder durch Keilnutenprofile aufgenommen werden. Es ist eine bekannte Tatsache, daß geringe unabgefederte Massen an der Hinterachse die Stoßwirkung herabmindern. In Bild 32a und 32b ist die Wirkung der Achseinzelmassen bei Ueberfahren eines Hindernisses veranschaulicht. Die beiden Skizzen sollen nur schematisch zwei verschiedene Hinterachskonstruktionen darstellen. Sie zeigen sehr sinnfällig, daß bei der starren Achse die Massenkräfte sich über die ganze Achsmitte verteilen, während sie bei einer Schwingachse bereits im Drehpunkt der Schwingachse, der ungefähr in der Mittelebene des Fahrzeuges liegt, ihr Ende haben. Bezeichnend ist auch die Größe der Summe der Massenkräfte. Eine weitere Folge der geringen unabgefederten Gewichte ist, daß die

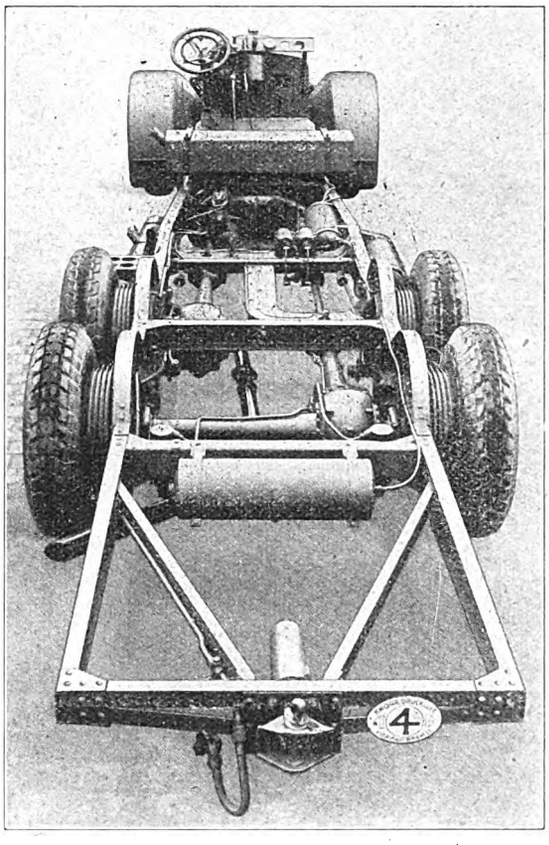


Bild 30. Draufsicht auf das Büssing-Dreiachsfahrgestell

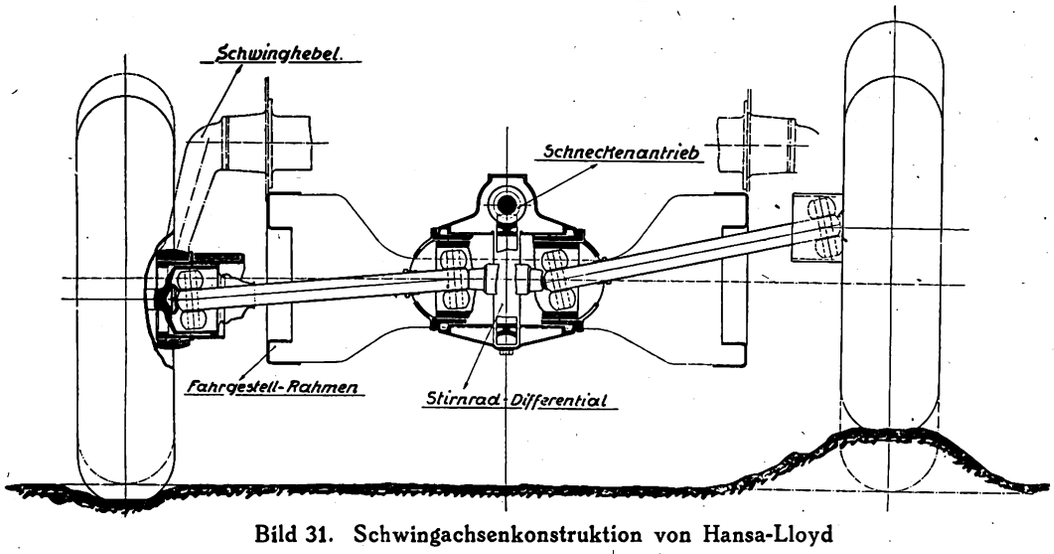


Bild 31. Schwingachsenkonstruktion von Hansa-Lloyd

Federn schwächer und damit leichter gehalten werden können. Die Auswirkung dieses Vorteils zeigt sich gleichfalls sehr deutlich an dem Wuchtdiagramm. Entsprechend der Verteilung und Größe der Massenkräfte ist auch die Stoßhöhe der Feder sehr verschieden. Die Hansa-Lloyd-Werke haben von den schweren Sechsradfahrzeugen als einziges Werk eine ausgesprochene Schwingachse, während die übrigen Firmen an der starren Hinterachse festhalten.

Digitized by Google

Man kann zur der Annahme neigen, daß die Konstrukteure, die diese Richtung verfolgen, wenn sie nicht durch Patentansprüche von anderen Seite dazu gezwungen sind, durch die Ausbildung der Hinterachse als starres System auch eine Vereinfachung der Antriebsorgane innerhalb der Hinterachse erreichen können, während bei der Schwingachse eine Reihe Zwischenglieder und Elemente vorgesehen werden müssen.

Die Vertreter des Schwingachsensystems stehen weiter auf dem Standpunkt, daß sehr günstige Bewegungen zwischen Fahrbahn und Reifen auftreten, die sich vor allen Dingen durch eine geringe Reifenabnutzung besonders bei schlechten Straßenverhältnissen auswirken (Bild 33).

Schubübertragung. Da die schweren Sechsradfahrzeuge vorwiegend für Schnellomnibusse und Schnellastkraftwagen verwendet werden, sind die beim Bremsen und Beschleunigen auftretenden Zug- und Schubkräste der Hinterräder erheblich. Die Schwierigkeit besteht zweifellos darin, sie auch bei Schrägstellung der Achsen so auf das Rahmengestell überzuleiten, ohne daß eine zusätzliche Belastung einer der beiden Hinterachsen eintritt und unter Umständen das Adhäsionsgewicht

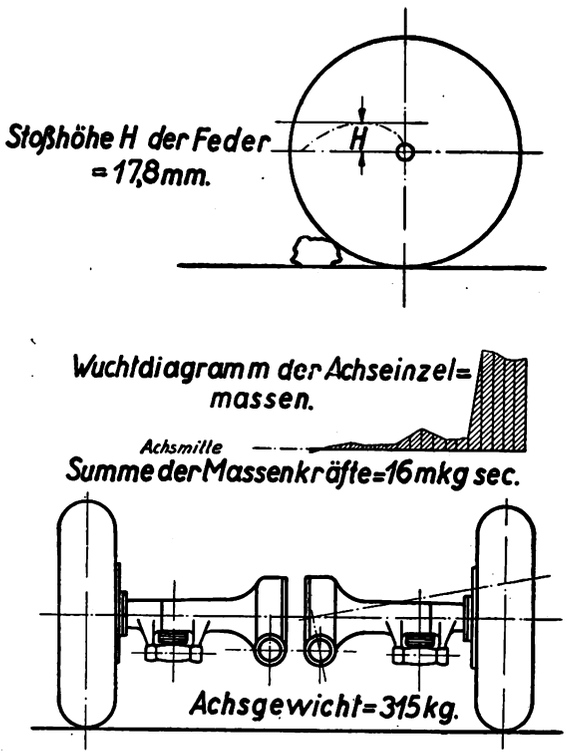


Bild 32a. Stoßwirkung einer Schwingachse

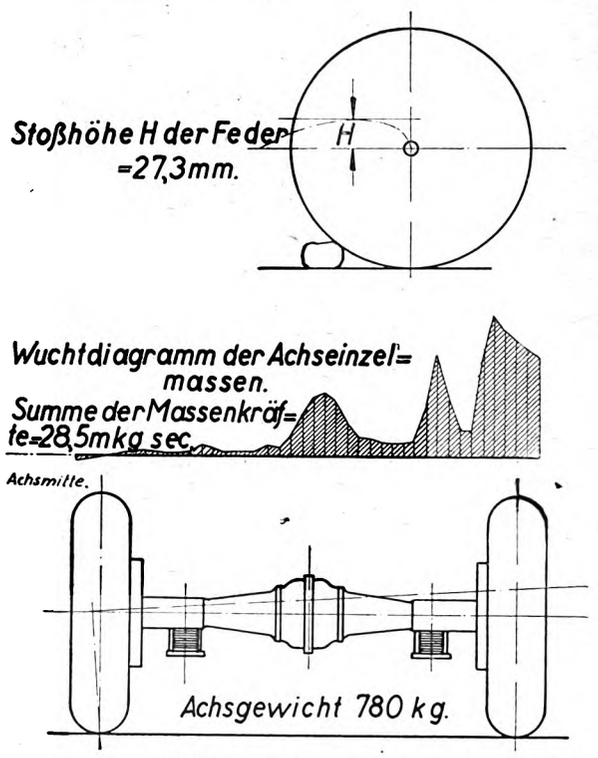


Bild 32b. Stoßwirkung einer starren Hinterachse

einer Achse wesentlich verringert wird. Sehr günstig liegen die Bauarten, bei welchen jede Achse bzw. jedes Rad für sich direkt durch Schwingarm oder auch durch Schubrohr und Kugel gegen den Rahmen abgestützt ist. Hierher gehören die Fahrzeuge von Büssing, Hansa-Lloyd und NAG.

Die Schubaufteilung bei der NAG-Konstruktion erfolgt durch Schubbaum für die erste Hinterachse und durch Schubrohr für die zweite Hinterachse (Bild 30). Die Schubkräfte dieser Achse gehen zunächst auf den Achskörper der vorderen Achse über und werden von hier aus durch den an zwei Punkten angreifenden Schubbaum auf einen

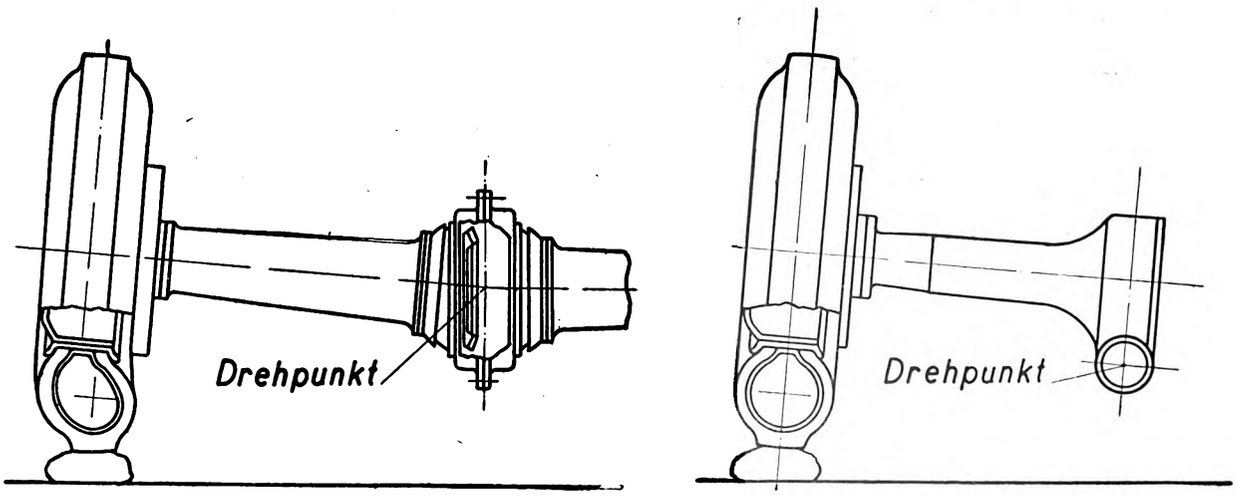


Bild 33. Bewegung zwischen Fahrbahn und Reifen bei verschiedenen Hinterachskonstruktionen

Digitized by Google

Rahmenquerträger übertragen. Dadurch ist eine günstige Biegungsbeanspruchung des Hinterachskörpers und eine wesentliche Entlastung der vorderen Antriebswelle erreicht. Wird noch in genügendem Maße der Schrägstellung der ersten Hinterachse durch zweckmäßige Lagerung des Schubbaumes Rechnung getragen, so hat die Anordnung mit Schubbaum zweifellos große Vorteile für sich.

Die Dreiachser der MAN (Bild 27) übertragen sämtliche Schubbeanspruchungen von Hinterachsen auf Rahmen durch die gleichfalls wagebalkenartig aufgehängten zwei Federpaare. Da die Anlenkung der Federaugen an den Rahmen durch Bolzen erfolgt, werden die Federn bei großen Schiefstellungen der Hinterräder zusätzlich mitbeansprucht. Zwei Federn mit vielen dünnen Federblättern sind durch ihr größeres Deformationsvermögen hierfür günstiger als eine Feder mit starken Federblättern.

Zur Aufnahme der Reaktionskräfte sind bei Vomag die beiden Achsen gegenseitig durch besondere Stützen, die in Silentblöcken gehalten sind, versteift (Bild 34). Da die Verbindungswelle zwischen den beiden Hinterachsantrieben länger ist als der Abstand der beiden Achsen, sind die Winkelausschläge gering und können daher durch Gummigelenke aufgenommen werden. Die Schubaufnahme ist hierbei nur der Doppelfeder überlassen. Die überaus einfache Unterbringung des Untersetzungsgetriebes in Stirnrad- und Kegelradvorgelege bringt jedoch auf der anderen Seite eine schwere Bauart des Hinterachsaggregates und somit Erhöhung des Gewichtes der unabgefederten Massen.

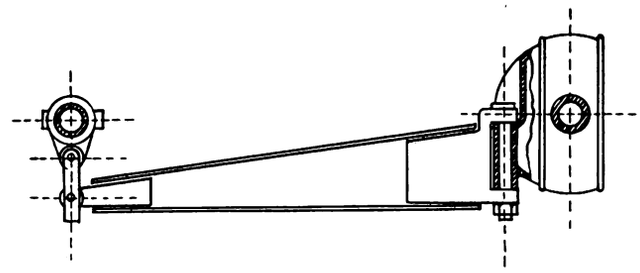


Bild 34
Aufnahme der Schubkräfte beim Vomag-Dreiachser

Der nachfolgende 3. Teil beschäftigt sich ausschließlich mit Geländefahrzeugen und Ueberlandfahrzeugen.

Vom Pariser Straßenverkehr

Paris hat zur Zeit fünf Millionen Einwohner, zehnmal soviel als im Jahre 1800. Im vorigen Jahr verkehrten dort ständig etwa 160 000 Kraftwagen, und mittlerweile wird diese Zahl sicher so gestiegen sein, daß auf 25 Einwohner ein Kraftwagen entfällt. Daß dies noch nicht die oberste Grenze ist, lehrt ein Blick auf die Vereinigten Staaten, wo der Stand: ein Kraftwagen auf fünf Einwohner, bereits überholt ist. Im Jahre 1920 wurden im Seine-Bezirk 32 000 Kraftwagen und Krafträder gezählt; seitdem hat sich die Zahl etwa versiebenfacht, und wenn die Entwicklung auch nicht in diesem Maße weitergehen wird, so läßt sich doch voraussehen, daß in der nächsten Zeit der Verkehr in den Straßen von Paris noch erheblich dichter werden wird, als er heute schon ist. Dabei ist gegenwärtig schon der Zustand auf den Straßen von Paris derart, daß man mit seinem Wagen nur schwer vorwärtskommt, und die für die Regelung des Straßenverkehrs zuständigen Stellen sehen der zukünftigen Entwicklung mit erheblicher Besorgnis entgegen, die so weit geht, daß davon gesprochen, ein Verkehr werde geradezu unmöglich werden.

Zu diesem Zustande trägt im wesentlichen die dichte Bebauung und die starke Belegung der Wohnhäuser bei, die bis an die Grenze des Möglichen geht. Ein Uebelstand, der nicht nur in Paris empfunden wird, ist das Parken der Kraftwagen auf den Straßen. Die Lage der Pariser Bahnhöfe bringt es mit sich, daß der lebhafte Austausch von Personen und auch von Gütern, der sich zwischen den in Paris einmündenden Eisenbahnen abspielt, die Straßen benutzen muß, und endlich bewegt sich auf diesen Straßen ein lebhafter und immer zunehmender Verkehr zwischen den auf verschiedenen Seiten des Stadtkerns gelegenen Vororten. An wichtigen Verkehrskreuzungen steigt die Zahl der in einer Stunde vorüberfahrenden Wagen bis zu einem Mittel von 4350, das sind mehr als ein Fahrzeug in einer Sekunde; an solchen Punkten hat der Verkehr seit 1910 um mehr als 50 Prozent zugenommen. Durch die Verkehrsregelung an solchen Stellen ist es zwar möglich geworden, Verkehrsstauungen zu vermeiden, aber doch nur mit dem Opfer, daß der Verkehr stark behindert und das Vorwärtskommen der Wagen stark verzögert wird. Ein Fachmann, Bourdeix, der kürzlich vor dem Pariser Ingenieurverein über diese Fragen gesprochen hat, hat berechnet, daß allein für die Wagen, die eine der lebhaften Straßenkreuzungen überschreiten, ein Geldverlust von sechs Millionen entsteht; für ganz Paris bedeutet das eine Verkehrssteuer, die in die Milliarden geht, ganz abgesehen von den Kosten, die die Verkehrsregelung durch die Polizei verursacht.

Wollte man für den Verkehr neue Straßenzüge schaffen, so würde nur die Zahl der Kreuzungen vermehrt werden, und es würden so neue Punkte entstehen, an denen die Wagen zum Halten gezwungen werden. Eine Verbreiterung der Straßen würde nur zeitweilig Abhilfe schaffen. Ueber- und Unterführungen an den Kreuzungspunkten des Verkehrs zu schaffen, würde ungeheure Kosten erfordern; solche Bauwerke wären auch nur an Stellen möglich, wo die Verhältnisse ganz besonders günstig liegen.

Zuweilen können aber, so legte der Vortragende dar, Nebenstraßen herangezogen werden, um den Verkehr zwischen zwei Hauptstraßen zu vermitteln, in dem der Verkehr auf sie abgelenkt wird, was zuweilen ohne Schwierigkeiten möglich ist. Die Stelle, an der der Verkehr abgefangen und in die Seitenstraße abgelenkt wird, wird nicht immer leicht zu finden sein und wird häufig an einer Stelle liegen, die von dem zu entlastenden Straßenteil ziemlich weit entfernt ist. Es wird sich also im wesentlichen darum handeln, dem auf größere Entfernung durchgehenden Verkehr Umgehungsstraßen zuzuweisen, auf denen er den Stadtkern mit seinem verdichteten Verkehr ganz vermeidet. Dadurch würde natürlich der Verkehr in diesem Stadtteil flüssiger. Insofern ist der hier ausgesprochene Gedanke nicht neu. Der Vortragende macht Vorschläge für seine Durchführung, indem er die Punkte bezeichnet, an denen der Verkehr in dem angedeuteten Sinn abzufangen wäre. Er entwickelt dabei insofern einen neuen Gedanken, als er die ablenkende Straße in das Erdgeschoß bestehender Gebäude verlegen will, augenscheinlich ohne diese im übrigen in ihrem Bestand anzutasten. Außerdem tritt er für unterirdische Parkplätze und daneben noch für deren Unterbringung an erhöhter Stelle, z. B. auf dem Dach der Markthallen, ein. *1824*

Digitized by Google

Eine neue Auslauf- und Lenkbremse für Landflugzeuge

Von Ing. Hans Woltereck, Leipzig

Die Forderung nach immer größerer Schnelligkeit hat im Flugzeugbau zu einer ständigen Erhöhung der Flächenbelastung und damit der Landegeschwindigkeit geführt. Die Landegeschwindigkeiten moderner Flugzeuge, soweit es sich nicht um leichte, schwachmotorige Sportmaschinen handelt, liegen zwischen etwa 100 bis 110 km/st, teilweise sogar noch darüber, besonders bei den schweren, mehrmotorigen Typen. Das bedeutet im Vergleich zu den noch vor wenigen Jahren üblichen Landegeschwindigkeiten von 80 bis allenfalls 90 km/st eine Steigerung von nahezu einem Drittel. Die logische Folge davon ist eine proportionale Verlängerung der Auslaufstrecke, die heute bei Windstille nicht selten mehrere hundert Meter beträgt. Das zwingt einerseits zur Anlage und Unterhaltung sehr großer, entsprechend kostspieliger Flugplätze und bedeutet andererseits eine ständige Gefahr für den Fall einer Notlandung in ungünstigem Gelände, wo keine genügend lange, glatte Ausrollbahn zur Verfügung steht.

Die Bruchgefahr bei Notlandungen läßt sich wesentlich vermindern, wenn man die Fahrgestellräder mit einer wirksamen Bremse versieht, mit deren Hilfe es dem Führer möglich ist, den Auslauf seiner Maschine nötigenfalls auf die Hälfte oder noch weniger zu verkürzen. Versuche in dieser Richtung sind schon früher zahlreich unternommen worden, doch scheiterten sie stets an der Schwierigkeit, die Bremse konstruktiv so durchzubilden, daß ihre Betätigung einerseits ohne allzu großen Kraftaufwand, andererseits mit der nötigen Feinfühligkeit erfolgen konnte. Man probierte es deshalb eine Zeitlang mit sogenannten „Luftbremsen", bestehend aus in den Rumpf oder in die Tragflächen eingelassenen Flächen, die vom Führer bei der Landung durch Seilzug oder dergleichen quer zum Fahrtwind herausgeklappt wurden, kam jedoch bald wieder davon ab, da die Bremsflächen erstens nicht wirksam genug waren, und zweitens allzu leicht als Steuerflächen wirkten, wodurch sie zu ungewollten Bewegungen der Maschine Anlaß gaben.

In jüngster Zeit ist nun von der Knorr-Bremse AG. in Berlin eine neue Flugzeug-Auslaufbremse herausgebracht worden, die, nach den bisherigen Erfahrungen zu urteilen, als zurzeit beste Lösung des schwierigen Problems angesprochen werden darf; ihr Charakteristikum besteht in der Verwendung von Druckluft, woraus sich im Vergleich zu mechanischen oder hydraulischen Bremsen eine Anzahl wesentlicher Vorzüge ergibt. Erstens wird der Führer auf diese Weise von der eigentlichen Bremsarbeit vollständig entlastet; seine Tätigkeit beschränkt sich auf das Oeffnen und Schließen einiger kleiner Ventile, was nicht die mindeste körperliche Anstrengung erfordert. Ferner ermöglicht die Druckluftübertragung der Bremskraft ein außerordentlich weiches und feinfühliges Anziehen der Bremsen, wie es bei mechanischen (Drahtseil- oder Gestänge-) Bremsen kaum zu erreichen ist. Endlich lösen sich durch die Verwendung von Druckluft auf die einfachste Art alle die Schwierigkeiten, die sich bei mechanischen Bremsen dadurch ergeben, daß die Radachse nicht fest, sondern federnd im Fahrgestell aufgehängt ist. Die Zuführung der Druckluft zu den unmittelbar an den Rädern sitzenden Bremszylindern erfolgt nämlich durch biegsame Schläuche, die jeder Bewegung der Radachse nachgeben und ihr Federspiel in keiner Weise behindern.

Im einzelnen arbeitet die neue Bremse folgendermaßen (s. die schematische Skizze in Bild 1): Zur Erzeugung der Druckluft dient ein kleiner, einzylindriger Kompressor B, der entweder von einer Nebenwelle des Flugmotors oder durch einen im Fahrtwind liegenden Hilfspropeller angetrieben wird, und der die Luft über ein Rückschlagventil C in den aus Duraluminiumblech gefertigten Druckkessel D pumpt*). Um die Luft von Feuchtigkeit und, beim Rollen auf dem Boden, von Staub zu befreien, ist dem Saugventil des Kompressors das Luftfilter A vorgeschaltet. Der Kompressor läuft ständig mit. Ueberschreitet der Druck im Kessel D eine bestimmte Höhe, so wird durch eine Regelmembrane E das Leerlaufventil des Kompressors angehoben, wodurch die Druckluftförderung solange unterbrochen wird, bis der Druck im Behälter infolge Verbrauchs wieder etwas gesunken ist. Das Rückschlagventil C verhindert währenddessen ein Rückströmen der bereits im Behälter D enthaltenen Luft. Für alle Fälle ist in die Druckleitung noch ein Sicherheitsventil F eingeschaltet, das zuverlässig jede Ueberschreitung des zulässigen Höchstdrucks verhindert.

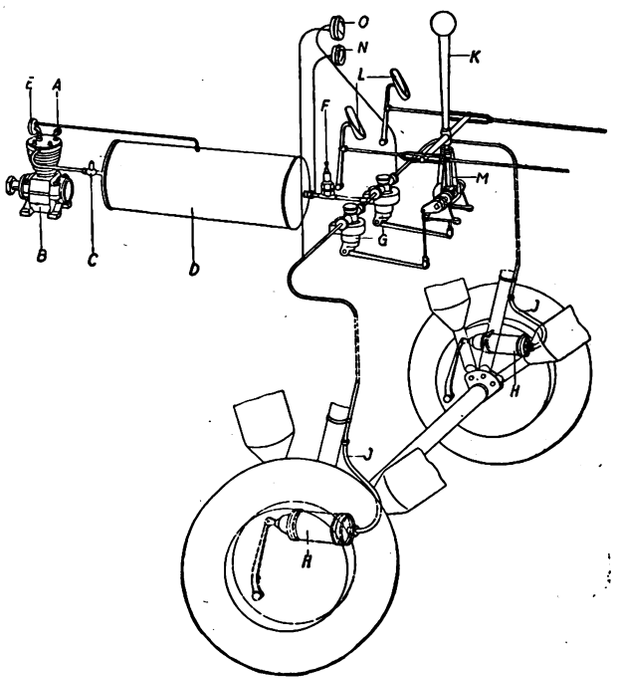


Bild 1. Schematische Darstellung der Flugzeug-Bremse, System Knorr

Die Regelung der Bremsstärke erfolgt durch zwei Druckminderventile G, die eine Drucksteigerung und -verminderung in feinsten Abstufungen zulassen und auf $^1/_{10}$ at genau anspielen. Sie wirken progressiv, d. h. jeder Stellung des Bremshebels K entspricht ein bestimmter Bremsdruck. Wird der Hebel vorgedrückt, so steigt der Bremsdruck, wird er zurückgenommen, so fällt der Druck im gleichen Maß. Bleibt der Hebel in einer bestimmten Stellung stehen, so verharrt auch der Bremsdruck auf der gleichen Höhe.

*) Bei Flugzeugen, die zum Anlassen der Motoren bereits einen Kompressor und einen Druckluftkessel besitzen, wird diese Anlage auch zur Erzeugung der Bremsluft verwendet.

Digitized by Google

Jedes der beiden Ventile G dient zur Regelung der Bremszylinder einer Fahrgestellseite. Je nach der Zahl der Laufräder werden zwei oder vier solcher Bremszylinder H verwendet, die unmittelbar an den Bremsbackenhaltern sitzen und so mit der Achse mitschwingen. Die Kolbenstange der einzelnen Zylinder greift ohne jedes Zwischengestänge direkt an dem Bremshebel an, so daß die Schwingungen der Achse auf die Größe der Bremskraft ohne Einfluß bleiben. Die Luftzuführung zu den Bremszylindern erfolgt, wie bereits erwähnt, durch biegsame Schläuche J, die an eine längs der Fahrgestellstreben fest verlegte Rohrleitung angeschlossen sind.

Die gemeinsam mit den Junkers-Flugzeugwerken in Dessau durchgeführten Versuche haben gezeigt, daß sich mit Hilfe der Knorr-Auslaufbremse Verzögerungen von 3, ja sogar 4 m/sek² erzielen lassen, wodurch die Auslaufstrecke auf etwa ⅓ ihrer ursprünglichen Länge verkürzt wird. Die Versuche haben weiterhin ergeben, daß das Flugzeug selbst dann nicht auf den Kopf geht und sich überschlägt, wenn der Führer bei der Landung versehentlich zu stark bremst, so daß die Räder blockieren und beim Aufsetzen auf den Boden nicht rollen, sondern gleiten. Diese auf den ersten Blick überraschende Tatsache erklärt sich daraus, daß der anfänglich, solange die Hubwirkung der Tragflächen noch beträchtlich ist, nur geringe Raddruck eine entsprechend geringe Reibungskraft am Boden und dadurch nur ein unwesentliches Kippmoment hervorruft, dem das anfangs ebenfalls nur kleine Stabilitätsmoment des Flugzeugs entgegenwirkt. Verringert sich die Geschwindigkeit und läßt die Hubwirkung der Tragflächen nach, so wächst der Raddruck, mit ihm die Reibung und das Kippmoment; im selben Maß steigt aber auch automatisch das Stabilitätsmoment des Flugzeugs.

Die neue Knorr-Flugzeugbremse ermöglicht nicht nur eine erhebliche Verkürzung des Auslaufs, sondern verleiht dem Flugzeug gleichzeitig beim Rollen auf dem Boden eine hervorragende Lenkfähigkeit, da eine sinnreiche Zusatzeinrichtung es dem Führer erlaubt, die Räder der beiden Fahrgestellseiten verschieden stark zu bremsen. Zu diesem Zweck sind die beiden Druckminderventile G durch ein Kegelrad-Differentialgetriebe M mit den Seitensteuerfußhebeln L im Führersitz gekuppelt. Die Kupplung ist so ausgebildet, daß, wenn sich der Handbremshebel K in Ruhestellung befindet, die Bewegungen der Seitensteuerfußhebel L ohne Einfluß auf das Differential M bleiben. Will der Führer dagegen bremsen und drückt zu diesem Zweck den Handhebel K vor, so bewirkt jeder Ausschlag der Seitensteuerfußhebel L eine Verdrehung des Differentials M, wodurch die beiden Druckminderventile G gegeneinander so verstellt werden, daß auf der einen Seite eine Erhöhung, auf der anderen Seite eine Verminderung des Bremsdrucks eintritt. Das Flugzeug wird infolgedessen einen Bogen nach der Seite des stärker gebremsten Rades hin beschreiben. Wie die praktischen Versuche gezeigt haben, lassen sich auf diese Weise so enge Kurven fahren, daß sie fast einem Wenden auf der Stelle gleichkommen.

Natürlich ist es auch möglich, die Betätigung der Lenkung und Bremsung in einen gemeinsamen Handgriff zu verlegen. Bild 2 zeigt die entsprechend umgeänderte Anlage, bei der der Bremshebel K oben einen Quergriff trägt. Durch einfaches Vordrücken des Hebels K wird ein gleichmäßiges Bremsen beider Fahrgestellseiten bewirkt, während das gleichzeitige

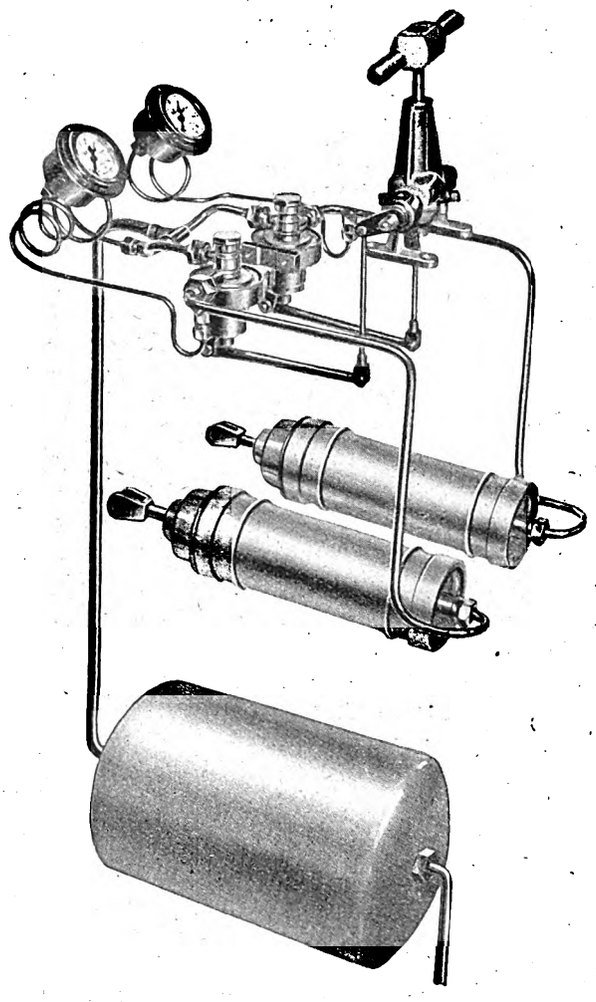


Bild 2. Anlage der Bremszylinder, des Druckkessels und der Steuerungsorgane

Verdrehen des Quergriffs ein Differenzieren der Bremskraft und damit ein Lenken des Flugzeugs ermöglicht.

Die neue Knorr-Flugzeugbremse darf nach alledem als ein wichtiges Hilfsmittel zur Erhöhung der Sicherheit im Flugbetrieb bezeichnet werden. Ihre allgemeine Einführung bei schnellen, schweren Flugzeugen dürfte deshalb nur noch eine Frage der Zeit sein. *1754*

Lonitol dichtet Kühler
E. TAESCHNER chem.-pharm. Fabrik POTSDAM

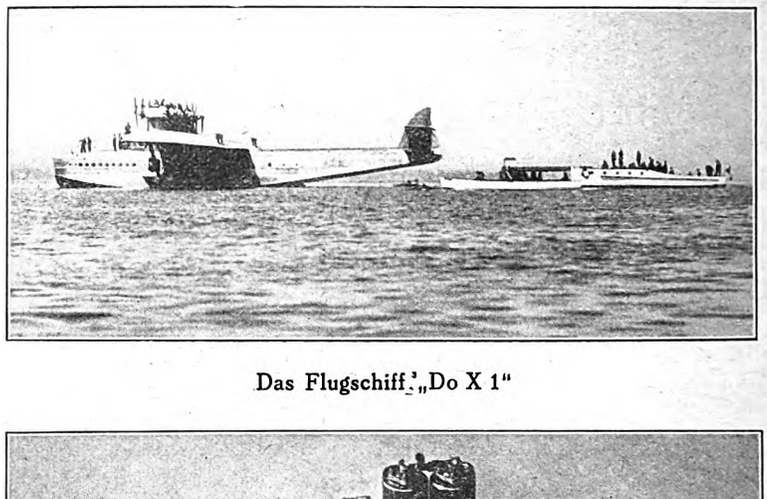
Digitized by Google

DKW-Motor im Dornier-Flugschiff

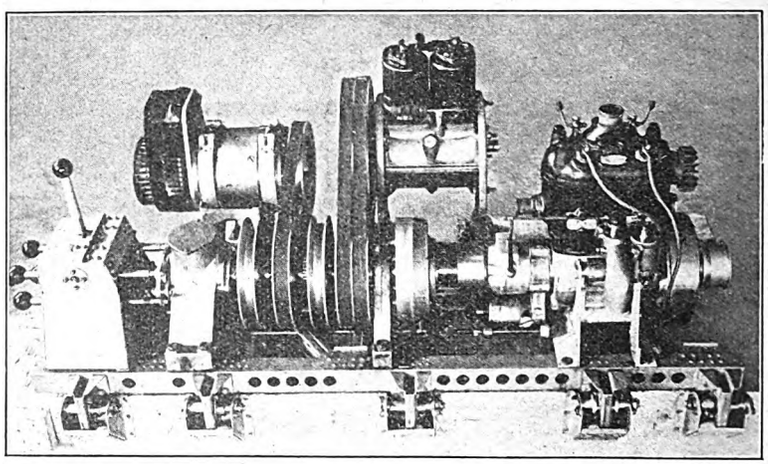
Gewaltig steigerten sich im Laufe der Zeit die Abmessungen und Leistungen unserer modernen Flugzeuge. Vor kurzem erst durchlief die gesamte in- und ausländische Presse die Meldung von einem deutschen Luftriesen, dem „Do X 1". Ein riesiger, einem Schiffskörper gleichender Rumpf faßt eine bisher für unmöglich gehaltene Zahl von Passagieren oder Lasten. Ganz selbstverständlich ist es, daß ein derartiges Fahrzeug mit den modernsten Errungenschaften der Technik ausgerüstet sein muß. Radio, elektrisches Licht usw. dürfen nicht fehlen. Zur Erzeugung der hierfür erforderlichen Energien braucht man aber eine besondere Kraftquelle, einen kleinen, leichten, aber sicher arbeitenden Motor, der große Kraft entfaltet. Es lag also nahe, hierfür einen DKW-Zweitaktmotor zu wählen.

Das in das Flugschiff „Do X 1" eingebaute Hilfsaggregat besitzt einen 14 PS starken DKW-Zweizylindermotor. Von diesem DKW-Motor werden vier Apparate angetrieben, und zwar: 1 Luftkompressor, 1 Lichtgenerator, 1 FT-Generator und 1 Lenzpumpe. Der zum Anlassen der Motoren dienende Luftkompressor wird, wie das Bild zeigt, vermittels zwei Flender - Roderwald - Keilriemen angetrieben, die drei anderen Vorrichtungen aber mit je einem derartigen Riemen. Sehr praktisch ist es, daß die Welle mit den Riemenscheiben durch eine aus- und einrückbare Plattenkupplung mit dem DKW-Motor gekuppelt ist. Jede der Antriebskeilscheiben ist ebenfalls für sich ein- oder ausschaltbar. Hierzu dienen die vier seitlich angeordneten Knöpfe auf der dem DKW-Motor entgegengesetzten Seite. Zur Betätigung der Plattenkupplung aber dient der nach oben weisende Hebel.

Das ganze Aggregat ist auf einem Dural-Rahmen gelagert, der unter Zwischenschaltung von „Silentblocs" am Flugzeug befestigt ist. Das DKW-Aggregat hat sich bei allen bisherigen Flügen als sehr zuverlässig und zweckmäßig erwiesen. *1818*



Das Flugschiff „Do X 1"



Hilfsaggregat mit 14 PS-DKW-Zweizylindermotor

Deutsch-amerikanische Rohrbach-Gründung. Es wurde eine neue Gesellschaft unter dem Namen The Metal Flying-Boat Corporation mit einem Kapital von 2 Mill. Dollar gegründet. Die neue Gesellschaft wird sich ausschließlich mit dem Bau von Rohrbach-Metallflugbooten beschäftigen, und zwar vorzugsweise von Rohrbach-Romar-Flugbooten. Entsprechend den besonderen Anforderungen für die Verwendung der Flugboote im nordamerikanischen Flugverkehr sollen diese weiterentwickelt und ein Typ geschaffen werden, der 45 Passagiere befördern kann. Als Kraftanlage werden in das Flugboot vier luftgekühlte Motoren eingebaut. In Amerika dürfte eine Montagewerkstatt errichtet werden, der dann aber wohl später eine vollständige Fabrikanlage folgen mag. Da das Rohrbach-Romar-Flugboot für den Transozeanverkehr konstruiert worden ist, übrigens auf Initiative der Deutschen Luft Hansa, könnte an sich der Schluß naheliegen, daß man auch an eine amerikanische Initiative in dieser Richtung denkt. Darüber liegen jedoch einstweilen keinerlei Meldungen vor. *1819*

Die besten deutschen Fluglinien

Wie aus dem Geschäftsbericht der Deutschen Luft Hansa hervorgeht, waren die bestfrequentierten Luftverkehrsstrecken des Sommers 1928 die Linien Hamburg—Stuttgart und Berlin—Zürich gewesen. Auf beiden Linien flogen mehr als 3000 Passagiere. Es folgen dann die Linien München—Essen, Amsterdam—Frankfurt a. M. und London—Berlin, die im Durchschnitt von 2500 Passagieren benutzt wurden. Interessant ist dabei, daß unter den fünf bestfrequentierten sich drei „Querverbindungen" befinden. *1835*

Eine neue Flugverbindung Wien—Belgrad

Die von der Oesterreichischen Luftverkehrs-AG. zusammen mit der Jugoslawischen Luftverkehrs-AG. „Aeroput" und der „Cidna" errichtete Fluglinie Wien—Belgrad ist vor kurzem in Betrieb genommen worden. Die Flugdauer beträgt sechs Stunden. *1833*

Entwicklung des deutsch-russischen Flugverkehrs

Aus dem Geschäftsbericht der Deutsch-Russischen Luftverkehrsgesellschaft für das Jahr 1928 geht hervor, daß auf den von dieser Gesellschaft beflogenen Linien eine Gesamtkilometerleistung von 790 465 zu verzeichnen war. Der Verkehr auf der Hauptstrecke Berlin—Moskau wurde mit eigenen Dornier-Merkur-Flugzeugen — BMW.-VI-Motoren — durchgeführt. Es wurden in 1928 2510 Passagiere (i. V. 1727), 27 792 kg Post (25 574) sowie 69 864 kg andere Ladung (49 694) befördert. Die Strecken erforderten eine Subvention von etwa 1½ Mill. RM.

Digitized by Google

Organisation
der Reklameabteilung einer Automobilfabrik*)

Von F. W. A. WILKE

Ein anderes recht brauchbares Hilfsmittel ist die amerikanische Elliot-Adressiermaschine. Für einen Betrieb von ca. 2000 Arbeitern genügt auch bei einer großen Verkaufsorganisation der Apparat mit Handbetrieb. Die Elliot besitzt keine Adressenblechplatten, sondern Fiberschablonen. Dadurch ergibt sich ein geräuschloses Arbeiten, so daß der Apparat in jedem, auch größeren Raum bedient werden kann, ohne daß er sich störend auswirkt. Die Adressen können alphabetisch oder nach Orten, Berufen, Bezirken, Arbeitsgruppen usw. geordnet werden. Unterschiede und Signale werden durch farbige Schablonen erzielt. Es gibt 8 Farben. Zeichen lassen sich auf dem starken Rand mit Tinte oder Stift anbringen. Der Rahmen selbst trägt die Seidenfaserschicht, welche mit einer gewöhnlichen Schreibmaschine beschriftet werden kann, also ähnlich wie beim Rotafix. Elektrische Maschinen können durch eine Indexlochung aus der geschlossen durchgelassenen Kartei bestimmte Gruppen automatisch auswählen. Während Metallschablonen sich nach langem Gebrauch abdrücken, werden durch dauernde Farbdurchtränkung Fiberschablonen der Elliot intensiver. Blechplattenmaschinen drucken von unten, diese Maschine dagegen von oben. Bei der elektrischen Elliot ist noch eine Listenführung mit laufenden Adressen möglich, was besonders für das Lohnbüro von Wichtigkeit ist. Als Beispiel geben wir die Zusammensetzung einer Kartei einer mittleren Automobilfabrik an:

9000 Adressen für eine Hauszeitschrift. Bezieher geordnet nach Kommunalbehörden (grüne Schablone), Kleinbetriebe (gelbe Schablone), Privatfahrer (rote Schablone) Chauffeure (blaue Schablone);

300 Adressen für Inlandvertreter (nach Verkaufsbüros geordnet und diese Bezirke durch Signale getrennt);

100 Adressen für Auslandvertreter;

5000 Kundenadressen, nach Branchen geordnet, durch farbige Schablonen getrennt und kenntlich gemacht;

300 Adressen für Tageszeitungen;

100 Adressen für Fachzeitschriften;

30 Adressen von Mitarbeitern;

2000 Adressen für das Lohnbüro. (Bei Versetzungen werden die alten Schablonen in die neue Gruppe gelegt. Also ist jede Schablonen-Kartei eine übliche Karten-Kartei.)

Der Arbeitsvorgang ist beispielsweise folgender:

a) Fachzeitschriften und Tageszeitungen sollen über eine Neuigkeit aufgeklärt werden.

Arbeitsvorgang: Drei Matrizen werden innerhalb einer halben Stunde auf der Schreibmaschine beschrieben, in den Rotafix gespannt und hier die Abzüge innerhalb einer Viertelstunde hergestellt. 1. Matrize enthält die Notiz, welche Tageszeitungen und Fachzeitschriften gemeinsam erhalten; 2. Matrize enthält das Anschreiben an die Redaktion der Tageszeitungen; 3. Matrize desgleichen für die Fachzeitschrift.

Es kommen also in Frage: 1. Matrize = 400 Abzüge auf Blankobogen, 2. Matrize = 300 Abzüge auf Briefbogen, 3. Matrize = 100 Abzüge auf Briefbogen. Die Briefbogen werden in der Elliot adressiert, Abzüge werden hergestellt von der 2. Matrize mit Anschriften der Tageszeitungen, Abzüge von der 3. Matrize mit Anschriften der Fachzeitschriften. Gesamtarbeit etwa 20 Minuten. Für das Adressieren der dazu gehörigen Umschläge 15 Minuten, postfertig machen und durch die Frankiermaschine laufen lassen etwa 30 Minuten. Gesamtarbeit also eine Stunde und fünfzig Minuten.

b) Das Lohnbüro läßt die Namen der Arbeiter, zugleich mit deren Nummer nach Abteilungen geordnet, auf den verschiedenen Formularen vordrukken. 2000 Lohnbeutel wöchentlich einmal bedrucken rund 120 Minuten, 2000 Lohnlisten alle vierzehn Tage einmal bedrucken rund 180 Minuten.

In wenigen Stunden wird hier die Tagesarbeit von 3 bis 4 Mann verrichtet. Diese Adressierarbeiten nehmen auf der Elliot mit Handbetrieb größere Zeit in Anspruch, da das Papier nicht griffest ist.

III. Praxis

Es wird immer wieder bestritten, daß Reklame die Ware verteuert. Die Tatsache wird sich aber nicht hinwegleugnen lassen, daß selbst die beste und auf bestimmten Grundsätzen aufgebaute Reklame immer gutes Geld kostet und damit prozentual das Einzelerzeugnis belastet und verteuert. Wenn nun durch eine wirkungsvolle Propaganda ein erhöhter Absatz und damit verbunden durch niedrigere Gestehungskosten eine Verbilligung des Fabrikates erzielt wird, so können wir wohl sagen, Reklame verbilligt die Ware, aber die Reklamekosten können nicht einfach auf das Unkostenkonto abgeschrieben werden. Je nach der im laufenden Jahre durchgeführten mehr oder minder stark durchgeführten Werbung ruhen die Kosten anteilig höher oder niedriger auf dem Einzelerzeugnis.

Von einem Werbefachmann verlangt man zunächst kaufmännisches Rechnen. Es ist keine Schwierigkeit, mit einem Millionenetat zugkräftig zu werben, es ist aber eine Kunst, mit 100 000 RM. bis 150 000 RM. im Jahre die Reklame vielseitig und erfolgreich durchzuführen. Weitere Vorbedingungen, die von einem Werbefachmann verlangt werden, sind ein guter Geschmack, schnelle Entschlußfähigkeit und kaufmännischer Weitblick. Gründliche fachliche Ausbildung, ein guter Stil und Kenntnis des Druckerei- und Zeitungswesens zählen zu weiteren Voraussetzungen.

Da dieser Aufsatz nur die Organisation zum Thema hat, will ich auf die Aufmachung der Anzeigen, Kataloge und Prospekte nicht eingehen. Jede Firma geht ja ihre eigenen Wege, und je nach Fähigkeit der leitenden Köpfe wird auch das Ergebnis ausfallen. Ob Reklameberater für die Ausarbeitung der Entwürfe hinzugezogen werden müssen, soll ebenfalls jedem überlassen bleiben. Mit mehr Erfolg wird sich jedoch der Werbeleiter des guten Zeichenkünstlers oder Setzers bedienen.

Eine meiner angenehmsten Beschäftigungen in der Reklame ist die Vergebung von Anzeigenaufträgen. Als ich früher noch bei einer Tageszeitung tätig war, konnte ich mit großem Interesse den Kampf um einen großen Auftrag von acht Annoncen-Expeditionen verfolgen. Wer die größten Zugeständnisse machte, bekam den Auftrag. Das Anzeigengeschäft dürfte das ungesundeste sein, wenn mitunter auch sehr gut verdient wird. Die Annoncen-Expedition begnügt sich schließ-

*) Fortsetzung aus Heft 22, S. 483.

Digitized by Google

Erscheinungsort: ..... **Titel des Blattes:** ..... **Gruppe** .....

Auflage	Tendenz	Erscheinungsweise	Zeitung liegt im Vertreterbezirk
Stadt:	Leserkreis:	.....	von ..... in .....
Land:	Parteirichtung:	.....	und ist empfohlen von .....
Gesamt:			auch der ..... Zeitung vorzuziehen

Preis

M. ..... je .....
Berechnung nach .....
Spaltenbreite .....
1 Seite hat ..... Spalten
1 Seite hat ..... Druckfläche

Abschlüsse und diesbezügl. Notizen

Am ..... durch .....
Ständiger von der Zeitung gewährter Rabatt ..... %
Ständiger von der A. E. extra gewährter Rabatt ..... %
.....
.....
Vertreter ..... trägt ..... der Kosten

Aufgegebene Anzeigen

Aufgabedatum	Art der Anzeige	Zahl der Inserate	Größe	Placierungsvorschrift	Einzelpreis	Brutto M	Brutto ₰	Rabatt % Z. R.	Rabatt % dazu A.E.G.	Netto M	Netto ₰	Rechnung Datum	Rechnungsbetrag M	Rechnungsbetrag ₰	Erschienen am	Beleg am	Klischee Mater	Redakt. Notiz	Vertreter belastet M	Vertreter belastet ₰

Bild 10. Anzeigen-Karteikarte

lich nur noch mit 1 bis ½ Prozent Provision, räumt dabei noch lange Zahlungsziele ein, die gewöhnlich heute nicht mehr eingehalten werden können. Den schweren Konkurrenzkampf können deshalb nur die größten Unternehmungen durchhalten; ich glaube aber, daß später einmal zwischen diesen Firmen eine Vereinbarung getroffen wird, die ein leichteres Arbeiten für den Auftraggeber und Auftragnehmer mit sich bringen. Es ist schließlich auch für den Auftraggeber nicht von Vorteil, die Annoncen-Expedition bis zum letzten zu drücken, denn für eine minderbezahlte Arbeit kann ich niemals einen vollkommenen Dienst verlangen. Die Preisdrückerei der Annoncen-Expedition gegenüber bringt den Auftraggeber auch bei den Zeitungen in Mißkredit, denn die Annoncen-Expedition schreibt jetzt den Verlagen eigenmächtig erhöhte Rabattsätze vor; im hieraus erwachsenden Schriftwechsel weist die Annoncen-Expedition darauf hin, daß der Kunde den Auftrag nur zu vorgeschriebenen Bedingungen aufrechterhält, daß der Inserent die Preise so gedrückt hatte. Der Zeitungsverlag ist nun verärgert, schenkt diesem Auftrag daher nicht mehr die erforderliche und gewünschte Sorgfalt. Die Platzvorschriften werden nicht mehr eingehalten, redaktionelle Notizen wandern in den Papierkorb. Ich behaupte daher immer wieder, daß ich nur von einer gutbezahlten Arbeitskraft (hier Annoncen-Expedition) eine volle und reelle Arbeitsleistung zu erwarten habe. Will ich daher mein Geschäft und den Ruf der Firma nicht schädigen, muß ich ganz besonders bei Anzeigenaufträgen Vorsicht und kaufmännische Weitsicht walten lassen.

Für Verbuchung aller Anzeigenaufträge hat sich die in Bild 10 gezeigte Kartothekkarte als sehr praktisch erwiesen. Die Größe dieser Karte habe ich auf 280 × 330 mm gehalten, sie kann aber den vorhandenen Karteikästen angepaßt werden, damit keine Neuanschaffung von Büromöbeln vorgenommen werden muß.

Den Werbewert eines Insertionsorgans will ein Werbeleiter nach Quadratzentimetern festsetzen, ein anderer aus Auflage, Leserkreis, Text- und Anzeigenumfang errechnen. Statistisch läßt sich der Werbewert wohl sehr schwer feststellen. Es muß aber zugegeben werden, daß die Marktanalyse gewichtig mitspricht, und man wird sich stets nach dieser richten müssen, wenn

Digitized by Google

das eigene Feingefühl versagen sollte. Man wird aber gewöhnlich auch nur in den Tageszeitungen inserieren, die ein bestimmtes Vertretergebiet erfassen, so daß also der ortsansässige Händlervertreter der Reklameabteilung sehr gut die für ihn und damit auch für die Automobilfabrik wichtigen Tageszeitungen aufgeben kann.

Verschieden war die Art der Aufbewahrung der Druckstöcke in meinen verschiedenen Arbeitsgebieten. Hier lagen die Klischees nach Fahrzeugtypen geordnet, dort alphabetisch und nach Karteikarten. Richtig erachte ich eine laufende Numerierung. Die Klischees, gleich welcher Art — Strich, Auto, Galvano, Stereo — werden in den üblichen Klischeeschränken nach den laufenden Nummern aufbewahrt, also etwa 1 bis 67 in Kasten 1, etwa 68 bis 117 in Kasten 2, usw. Eine Kartothek mit einer Karteikarte für jeden Druckstock wird nicht mehr geführt, sondern es ist lediglich ein gebundenes Buch vorhanden, das auf der rechten Seite den eingeklebten Abzug (Erstabzug aus der Klischeeanstalt) aufweist. Die Klischeenummer wird mit Tinte hinzugetragen. Ein solches Lagerbuch für Klischees soll nur die Abzüge für 200 Druckstöcke enthalten, weil es sonst zu stark wird. Die linke Seite wird für evtl. auch spätere Eintragungen freigehalten. Wo bleibt nun die Kontrolle über ausgeliehene Klischees, wird so mancher fragen? Die Antwort gebe ich mit der in Bild 11 gezeigten Postkarte,

Firma .....

in .....

Sie erhalten mit gleicher Post laut besonderer Aufgabe:

.....Stück **Klischees** in Strich . . Nr.....
..... „ **Buchdruckautos** . . . „ .....
..... „ **Offsetklischees** . . . „ .....
..... „ **Galvanos** in ..... „ .....
..... „ **Matern** für ..... Titel.....
..... „ **Markenklischees** . . . Größe.....

Wir halten Sie hiermit belastet, bitten Sie um Rückgabe nach Gebrauch. Beschädigte oder bis zum _____ nicht retournierte Unterlagen stellen wir nach dem graphischen Tarif in Rechnung.

Reklame-Abteilung

Am .....

Klischeebelastung und Avis

halten werden, wird gemahnt. Zu diesem Zweck werden die Karten wöchentlich einmal durchgesehen. Nach Rückgabe wandert diese Klischeekarte mit dem Rückgabevermerk in die Registratur und wird unter dem Namen der betreffenden Firma abgelegt.

Diese Art der Klischeeaufbewahrung hat vieles für sich. Werden für einen bestimmten Zweck sofort Druckstöcke benötigt, blättere ich nur die Klischeelagerbücher durch und kann an Hand der guten Abbildungen die Geeignetheit des Druckstockes feststellen. Ueber die Ausleihklischees besitze ich in der auf einfache Art geschaffenen Klischeeausleihkarte absolut sichere Unterlagen. Der Entleiher weiß mit Erhalt der Klischeeaviskarte sofort, wann die Druckstöcke zurückgegeben sind und — daß die entliehenen Sachen bei nicht rechtzeitiger Rückgabe oder Abhandenkommen berechnet werden. Da sich die Retuschen stets mit den angefertigten Klischees decken, werden die Retuschen ebenfalls nach den Klischeenummern aufbewahrt. Da nun nicht zu jedem Druckstock eine Retusche vorhanden ist, erhält die Zahl des Klischees, zu dem eine Retusche gehört, im Klischeelagerbuch eine Unterstreichung mit einem Farbstift. Bei der Suche nach Retuschen kann ich also auch hier mit einem Blick das Gegebene finden. Falls Retuschen ausgeliehen werden, wird genau so wie bei den Klischees verfahren. Sind mehrere Klischees oder Retuschen gleicher Art vorhanden, so werden diese mit 96 a,

Firma .....

in .....

Erhielt leihweise:

Ausgegeben:	Verpackt	Kontrolle:

.....Stück **Klischees** in Strich . . Nr.....
..... „ **Buchdruckautos** . . . „ .....
..... „ **Offsetklischees** . . . „ .....
..... „ **Galvanos** in ..... „ .....
..... „ **Matern** für ..... Titel.....
..... „ **Markenklischees** . . . Größe.....

Rückgabe verlangt _____ Zweck:.....

Am .....ausgeliehen. Rückgabe erfolgt.....

Bild 11

die anhängend eine Karte ähnlichen Aufdrucks aufweist und als Durchschreibpostkarte gedacht ist. Die Postkarte geht als Klischeeavis und -belastung hinaus, während die Durchschrift für die eigene Ausleihkartothek solange behalten wird, bis die ausgeliehenen Sachen wieder zurückkommen. Sollte der vorgeschriebene Rückgabetermin nicht innege-

b, c, d usw. laufend weiterbezeichnet. Es ist dann gut, auf der linken freien Seite des Klischeelagerbuches einen Hinweis aufzunehmen über die Zahl der vorhandenen Druckstöcke usw. In gleicher Art wie die Retuschen kann man natürlich auch die Zeichnungen usw. behandeln.

(Fortsetzung folgt)

Digitized by Google

BÜCHERSCHAU

30 Jahre Auto. Persönliche Erinnerungen. Von Dr. A. Isbert, Präsident des Frankfurter Automobil-Klubs. H. Bechhold, Verlagsbuchhandlung, Frankfurt a. M. Preis: Halblederbd. 24,— M.

Wie oft haben nicht schon die interessierten Kreise, insbesondere die Automobilindustrie, auf die große Lücke hingewiesen, die in der Fachliteratur dadurch offengeblieben ist, daß bisher kein sachverständiger Schriftsteller die Geschichte des Automobilismus und insbesondere der Automobiltechnik geschrieben hat. Mehrfach wurden zwar einzelne besonders interessante Perioden aus der Entwicklungsgeschichte des Kraftfahrwesens herausgegriffen und behandelt. Aber es fehlt vollständig ein zusammenhängendes geschichtliches Werk über dieses Thema. Das vorliegende Buch wurde geschrieben von einem praktischen Automobilisten, der die letzten dreißig Jahre, also gerade die Hauptentwicklungsjahre des Automobilismus, mitgemacht, alle die vielen Menschen, die an dieser Entwicklung mitgearbeitet haben, kennengelernt und vor allen Dingen auch von Anfang an bis in die letzte Zeit hinein sein Automobil selbst gelenkt und daher die konstruktive Entwicklung und die Vervollkommnung der Technik gewissermaßen am eigenen Leibe erfahren hat.

Das vorliegende Buch muß daher, wie es ja auch der Verfasser in seiner Einleitung selbst betont, als die Niederschrift persönlicher Erinnerungen aufgefaßt werden. Es ist flott geschrieben, vorzüglich ausgestattet und auch mit einer großen Reihe hochinteressanter Bilder versehen, so daß jeder, der Freude und Lust am Automobilismus hat, dieses Buch gern lesen und in ihm so manchen Bekannten beschrieben und abgebildet finden und an manche Fahrt erinnert werden wird, an der er selbst teilgenommen hat.

Wie merkwürdigerweise so viele, die über die Entwicklungsgeschichte des Automobilismus berichten, erwähnt Dr. Isbert in seinem Buch die Arbeiten und Konstruktionen von Siegfried Marcus gar nicht, dessen 100. Geburtstag im nächsten Jahr sein wird und der, weil er es nicht verstand, aus seiner Erfindung des ersten Automobils industriellen Nutzen zu ziehen, in Vergessenheit geraten ist, obgleich an seinem im Jahre 1875 gefahrenen Wagen schon viele Konstruktionsgedanken sich befanden, die später grundlegend für die ganze Entwicklung der Automobiltechnik wurden.

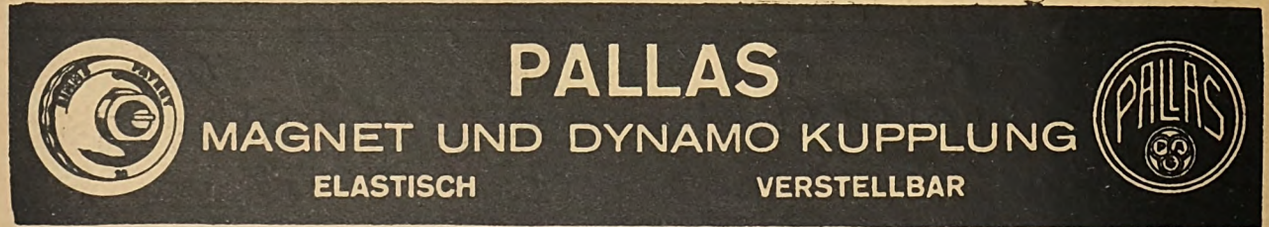
Isbert fängt vielmehr mit Daimler und Benz als den Erfindern des Automobils an und kommt dann schnell über Kleyer, Opel, Horch und Stoewer zum Jahre 1897, zum Gründungsjahr der ältesten automobilistischen Vereinigung Deutschlands, dem Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein. Auch die erste Automobilausstellung im Jahre 1899, die dann zur Gründung des damals Deutschen Automobil-Clubs, jetzigen AvD., führte, wurde vom Mitteleuropäischen Motorwagen-Verein veranstaltet. Isbert gehört zu den wenigen heute noch lebenden Pionieren, die die Entwicklung von damals an bis jetzt praktisch mit durchgemacht haben. Sein Buch schildert die einzelnen Etappen der Entwicklung und kommt dann recht ausführlich auf die Bedeutung und die Leistungen der Kraftfahrzeuge im Kriege zu sprechen. Da er, der Verfasser, selbst Mitglied des früheren Kaiserlich Freiwilligen Automobil-Corps war, bringt er viele nette Erinnerungen und interessante Bilder aus dem Leben der Mitglieder des KFAC. im Kriege.

Verhältnismäßig schnell geht er dann auf den Wiederaufbau des Motorsportes und der Automobiltouristik nach dem Kriege ein und schließt mit dem Hinweis darauf, daß sein Buch als persönliche Erinnerung zwar ursprünglich nur für einen kleineren Kreis bestimmt war, daß er aber glaubt, auch weitere Kreise als Leserschaft mit dieser Arbeit zu gewinnen und dem Automobilismus neue Freunde zu erwerben. Wir können uns diesem Wunsch nur voll und ganz anschließen und wünschen unsererseits diesem flott geschriebenen und aus dem Rahmen der leider in den letzten Jahren erdrückend umfangreich gewordenen Automobilliteratur markant hervorstechenden Werke viele Freunde und eine große Verbreitung. R. L. *1780*

Eine englische Stimme über das „Auto-Diktionär"

Die Londoner Zeitschrift Railway Gazette bringt eine sehr günstige Besprechung des im Verlag Dr. Ernst Valentin, Berlin-Friedenau, erschienenen Auto-Diktionärs*), was um so bemerkenswerter ist, als man in England im allgemeinen für ausländische Erscheinungen wenig übrig hat. Ein gutes technisches Wörterbuch sei immer willkommen, sagt die Besprechung, und das vorliegende sei dies in besonderem Maße, denn es scheint ziemlich vollständig und sehr zuverlässig zu sein. Die Brauchbarkeit eines Wörterbuches erweise sich allerdings erst bei längerer Benutzung, aber der Kritiker zögert nicht zu sagen, daß der ausgezeichnet ausgestattete erste Band sehr wohl den bescheidenen Betrag wert ist, den er kostet. Eine sorgfältige Durchsicht seines Inhalts zeige, daß es für jedermann, der das Schrifttum auf dem Gebiete des Kraftfahrwesens in deutscher und französischer Sprache zu verfolgen veranlaßt ist oder der in diesen Ländern reist oder mit ihnen im Schriftwechsel steht, von dauerndem Nutzen ist, und was hier für den Engländer gesagt wird, gilt natürlich auch für jeden Besitzer des Werks in Deutschland und Frankreich sinngemäß. Sehr nützlich seien auch die Angaben über die Maße der verschiedenen Länder. Aus einer Schlußbemerkung kann man ersehen, daß das Erscheinen der weiteren Bände mit Englisch und Französisch als den an erster Stelle stehenden Sprachen mit einer gewissen Ungeduld erwartet wurde; zum Teil ist dieser Wunsch ja bereits erfüllt. *1825*

*) Dreisprachenwörterbuch des Kraftfahrwesens; bisher erschienen Band 1: Deutsch—Französisch—Englisch, Band 2: Englisch—Französisch—Deutsch. Preis pro Band 6,— M. Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau, Sponholzstr. 7.



Digitized by Google

Ich fahre Horch 8. 12 Köpfe. Von R. Größmann.

Die Horchwerke haben im Frühjahr d. J. in den deutschen Tageszeitungen Aeußerungen einer Reihe prominenter Besitzer des Horch 8 mit Zeichnungen von Rudolf Großmann veröffentlicht.

Der künstlerische Wert der Zeichnungen und das lebhafte Interesse, das die Aeußerungen in der Oeffentlichkeit gefunden haben, gaben der Firma Veranlassung, die bei dieser Gelegenheit gezeichneten „Horch-8-Köpfe" in geschlossener Form zusammenzustellen, um damit Wort und Zeichnung über den einzelnen Tag hinaus Dauer zu verleihen.

Wir können nicht umhin, diese vornehme, packende und originelle Propaganda, welche die Horchwerke auf diese Weise für ihren Horch 8 gemacht haben, als lobens- und nachahmenswert zu bezeichnen.

H. M. *1781*

Mein Ostasienflug. Der erste Weltflug Berlin—Tokio. Von E. G. Freiherr v. Hünefeld †. Vollendet und herausgegeben von Alexander Roechling auf Grund von Hünefelds Aufzeichnungen und Berichten von K. G. Lindner. Mit 36 Abbildungen. Union Deutsche Verlagsgesellschaft Zweigniederlassung Berlin SW 19, Abt. Luftfahrt Verlag G. m. b. H. Kartoniert 4,— M., in Ganzleinen mit Schutzumschlag 6,70 M.

Der letzte Flug des Barons v. Hünefeld! Mit dem ihm eigenen lodernden Temperament hat er noch die ersten Kapitel des Buches geschrieben. Nach dem vierten Kapitel hat ihm der Tod die Feder aus der Hand genommen und seinen Mund verschlossen, der uns noch so vieles zu sagen gehabt hätte. Glücklicherweise lagen die Stenogramme seiner Vorträge sowie seiner Reden vor, so daß sein Freund Alexander Roechling an Hand dieser Unterlagen und unterstützt durch Berichte des Piloten Lindner die Schilderung des gigantischen Fluges vollenden konnte. — Am 19. September 1928 startete das Flugzeug „Europa", eine Schwestermaschine der durch den Ozeanflug bekannten „Bremen". Mit Spannung verfolgt man den Flug Hünefelds über die endlosen Wüsten Arabiens, über Mesopotamien nach der Märchenstadt Bagdad und dem Wunderland Indien, über chinesisches Gebiet nach Kanton und Shanghai und durch japanischen Nebel und Taifun nach Tokio. Strecken, zu deren Zurücklegung infolge der unwegsamen Gegenden mehr als sechs Wochen nötig sind, wurden von dem Flugzeug in knapp sechs Stunden bezwungen. Das Werk ist sehr gut ausgestattet und enthält 36 meist ganzseitige Abbildungen. *1794*

Jahrbuch 1929. Herausgegeben vom Touring-Club der Schweiz, Genf.

Wieder ein neues Reisebuch! Dieses hat manchen anderen gegenüber den Vorteil, daß es kurz und sachlich zusammengedrängt nur Angaben über die Schweiz enthält. A. S. *1778*

Deutscher Hotel-Führer 1929. Verlag der „Deutschen Hotel-Nachrichten, vereinigt mit Küche und Keller", Heinr. Eisler, Hamburg 3.

Der „Deutsche Hotel-Führer 1929" enthält sämtliche dem Reichsverbande der Deutschen Hotels, Restaurants und verwandter Betriebe E. V. angeschlossenen Hotels, die durch ihre Zugehörigkeit zu den Landesverbänden des Reichsverbandes Gewähr für ordentliche und reelle Geschäftsführung bieten. Der „Deutsche Hotel-Führer 1929" ist ein außerordentlich aufschlußreicher Ratgeber für das reisende Publikum. Die handliche Form wird ihn wie in den vergangenen Jahren zu einem unentbehrlichen Reisebegleiter machen. Der Führer ist gegen Erstattung der Versandkosten von 50 Pf. von obigem Verlag zu beziehen. *1786*

ZF
ZAHNRADFABRIK AKTIENGESELLSCHAFT FRIEDRICHSHAFEN A.B.
Z.F. Einheitsgetriebe
FABRIKATIONSNIEDERLASSUNG: BERLIN N 65 · GERICHTSTR. 23

Digitized by Google

Spanienkarte mit Führer für Automobilfahrer. Von D. R. Wagner. Verlag Hallwag AG., Stuttgart. Preis 5 M.

Diese mit großer Sorgfalt ausgearbeitete Karte im Format 72 × 84 cm dürfte den Reisenden auf der Pyrenäischen Halbinsel sehr willkommen sein. Sie gibt das ganze automobilistische Straßennetz der Iberischen Halbinsel im Maßstab 1 : 1 500 000 mit dem französischen Zufahrtsgebiet wieder und enthält ferner die Stadtpläne von Barcelona, Madrid und Sevilla, sowie einen beschreibenden Teil über die Eigenart und Kultur des Landes. *1796*

Year Book 1929. Herausgegeben von The Tire and Rim Association Inc., Ohio (USA.). Preis 1,50 Dollar.

Auch in diesem Jahre, ebenso wie früher, erscheint dieses so übersichtliche und instruktive Jahrbuch, enthaltend die genormten Abmessungen von Felgen, Reifen, Ventilen usw. hauptsächlich der in Amerika, zum Teil aber der in Europa gängigen Typen. C. St. *1784*

Klubbuch des Automobil-Clubs von Deutschland. Ausgabe 1929. Im Selbstverlag herausgegeben vom Automobil-Club von Deutschland, Berlin W.

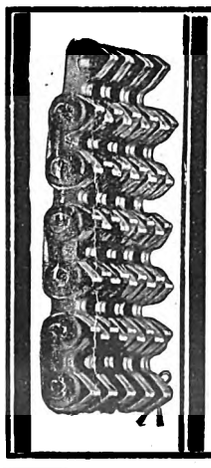
In neuer Auflage erschien dieser schon seit Jahren bekannte Reiseführer. Wir müssen auch diesmal wieder über seinen Inhalt dasselbe sagen, was wir schon bei früheren Auflagen gesagt haben: Ist es wirklich nötig, daß jeder größere Klub und nebenbei noch eine Reihe von anderen Herausgebern Reiseführer erscheinen lassen, die mehr oder weniger alle dem Automobilisten genau dasselbe sagen? Nicht eins von diesen Büchern reicht unserer Ansicht nach an das Continental-Handbuch heran. Es wäre daher sehr zu begrüßen, wenn auch auf diesem wie auf so vielen anderen Gebieten eine Rationalisierung Platz greifen würde.

Eigenartig mutet es an, wenn im amtlichen Klubbuch vom Automobil-Club von Deutschland auf der Deckelseite der amerikanische Graham-Paige, auf der ersten rechten, also der wichtigsten Inseratseite, der Studebaker den AvD.-Mitgliedern zum Ankauf empfohlen wird. O. K. *1783*

„Braunbeck's Adreßbuch der Motorfahrzeug-Industrien." Verlag Gustav Braunbeck G. m. b. H., Berlin SW 68, Markgrafenstr. 55. Preis 25 M.

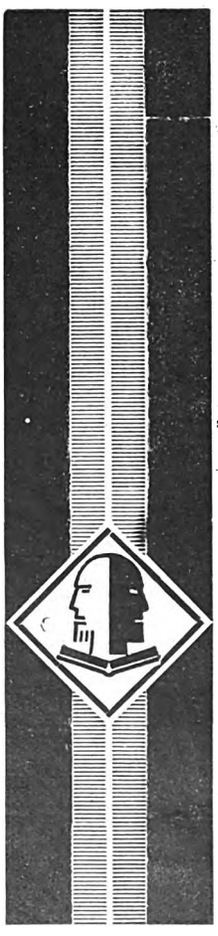
Dieses bekannte und auf seinem Spezialgebiete einzig dastehende Nachschlagewerk ist soeben in neuer Ausgabe erschienen. Ein stattlicher Band von 1118 Seiten Umfang repräsentiert würdig den hier behandelten Zweig des deutschen Wirtschaftslebens und umfaßt zugleich das einschlägige Adressenmaterial des angrenzenden Auslandes.

Aus dem reichen Inhalte sei hervorgehoben: Das Ortsverzeichnis mit etwa 40 000 Adressen in 4800 Orten; das umfangreiche Verzeichnis der Organisationen, Fachzeitschriften der ganzen Welt, Fachschriftsteller, Sachverständigen usw. und das Branchen-Verzeichnis, das unter rund 1800 Stichworten die Lieferanten für den verschiedensten Bedarf aufführt. Ein Sonderregister nennt fast 1600 Wortmarken mit Angabe der Hersteller und bildet mit dem Schutzmarken-Verzeichnis eine wertvolle Ergänzung des Werkes, dem weiteste Verbreitung zu wünschen ist. *1785*



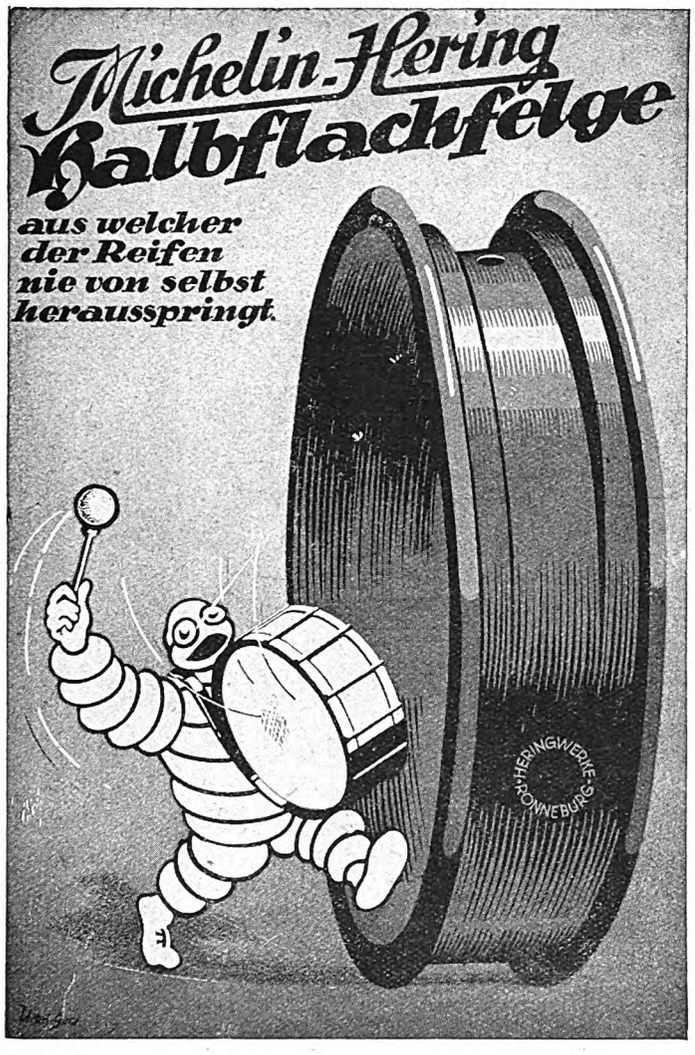
AUTOK
AUTOMOBILKETTEN
bekannt durch:
Hochwertigste Materialien, größte Betriebssicherheit u. hohe Zerreißfestigkeit sowie hierdurch bedingte lange Lebensdauer.
Lieferbar für jeden deutschen und ausländisch. Last- u. Personenwagen
AUTOK A.-G. · Berlin-Adlershof
Telephon: Adlershof 207-208
Telegramme: Autoketten Berlin-Adlershof

Zukunftssache
Das Kleinfahrzeug
wird in den kommenden Jahren Trumpf.
Für die fabrikatorische Ausnützung eines sehr aussichtsreichen Patentes auf Fahrgestell zu Kleinkraftwagen mit noch nie dagewesener unvergleichlich guter Straßenlage sucht Patentinhaber (Ingenieur) Verbindung mit leistungsfähig. Auto- od. Motorradfabrik. Vorversuche abgeschlossen, Konstruktionen f. kleine Personenwagen u. kleine Schnelllastwagen mit überraschend einfachem Aufbau fabrikationsreif durchgearbeitet. Alleinlizenz oder volle Uebertragung der Patentrechte zu denkbar entgegenkommenden Bedingungen, ohne Anstellungswünsche.
Interessenten belieben sich unter **F. K. E. 6208** durch **Rudolf Mosse, Karlsruhe in Baden,** an uns zu wenden.

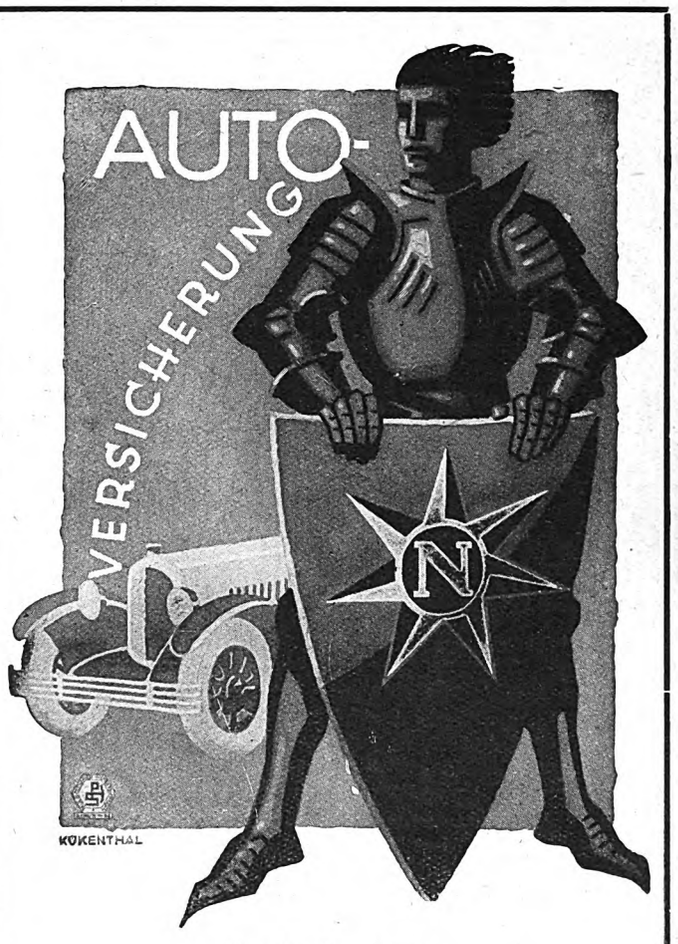


Denken Sie jetzt schon an Weihnachten!
Das schönste Geschenk für jeden Kraftfahrer ist die Chronik des Autos, geschrieben von einem seiner ältesten Pioniere
Dr. A. ISBERT
30 JAHRE AUTO
225 Seiten + 128 Abbildungen
Eleganter Geschenk-Halblederband RM 24.—
Verbilligte Ganzleinenausg. RM 18.–
Verlang. Sie d. kostenl. Prospekt
Zu haben bei jeder Buchhandlung oder direkt bei
H. BECHHOLD VERLAG
FRANKFURT A. MAIN

Digitized by Google



Der kleine BMW-, der Röhr- und der Renaultwagen werden serienmäßig, viele andere Marken auf Wunsch mit Michelin-Hering-Halbflachfelgen geliefert



Auskunft durch

Nordstern und Vaterländische

Allgemeine Versicherungs-Aktiengesellschaft

BERLIN

Nordsternplatz

sowie durch die überall vorhandenen Vertreter

Kleine Mitteilungen

Drohende behördliche Erschwerung des Garagenbaus

Im Reichsrat wird ein von dem Vorläufigen Reichswirtschaftsrat bereits gebilligter Gesetzentwurf besprochen, der u. a. durch Aenderung der §§ 16 und 18 der Reichsgewerbeordnung alle Garagen für mehr als fünf Kraftfahrzeuge genehmigungspflichtig macht. Die zur Begründung angeführte Belästigung der Nachbarschaft durch die Garagen wird jedoch durch die bereits bestehenden baupolizeilichen Vorschriften verhindert, zumal die Prüfung der Genehmigungsanträge schon bei Einreichung der Baupläne erfolgt. Die Annahme des neuen Gesetzentwurfes würde daher lediglich eine zeitraubende und kostspielige Doppelarbeit zur Folge haben. Während für die anderen der Genehmigungspflicht unterworfenen Betriebe die Standortfrage unwesentlich ist, liegt es im Interesse der Autobesitzer wie des großstädtischen Verkehrs, daß nicht durch ungünstige Lage der Garagen eine Mehrbelastung der Straßen in der City und der ohnehin zu knappen Parkplätze erfolgt. Die Großstädte aller Länder sehen daher in der Förderung des Garagenbaus eine ihrer wichtigsten verkehrspolitischen Aufgaben. Es ist zu hoffen, daß das in dieser Frage zuständige Reichsverkehrsministerium diese neue behördliche Erschwerung des

Automarkt

Zu verkaufen:

1½-t-Lastwagen, 4 Zylinder, 6fach bereift, elektr. Licht mit Anlasser, in sehr gutem Zustand, fahrbereit, infolge Anschaffung eines größeren Lastwagens. Günstige Zahlungsbedingungen. **M. Bucher, Landesprodukte, Geislingen a. d. Steige, Hohenstaufenstraße.**

6/20-Fiat-Limousine, überholt, in sehr gutem Zustande, günstige Gelegenheit. **Erich Scholder, Nürtingen, Steinenbergstraße 1.**

15sitzigen Brennabor-Omnibus gibt billig ab bei günstigen Zahlungsbedingungen. **Kommanditgesellschaft Herrmann Omnibusverkehr Kirchheim u. Teck.**

2/10 PS-Hanomag-Limousine, 5fach bereift, neu im Lack. Nur 7000 km gefahren, sehr preiswert, bei günstigen Zahlungsbedingungen. **Karl Kleinhans, Heilbronn a. N., Staufenbergstraße 54.**

Digitized by Google

bei uns ohnehin reichlich komplizierten Genehmigungsverfahrens zu verhindern wissen wird.

Weiter ist eine Erschwerung auch für kleinere und kleinste Garagen durch eine neue baupolizeiliche Vorschrift des preußischen Ministers für Volkswohlfahrt Nr. II C 246/29 eingetreten. Nach dieser Vorschrift muß jeder zur Unterbringung eines Kraftfahrzeuges benutzte Raum mit einem „geeigneten Löschgerät", das jederzeit betriebsbereit zu halten ist, ausgerüstet sein. Im Sinne der Verordnung werden als geeignet betrachtet Schaumlöscher, Trockenlöscher, Tetrachlor-Kohlenstofflöscher. Die Löscher müssen etwa 60—70 Liter Schaum erzeugen oder etwa 4 kg Löschpulver oder mindestens 2 Liter Tetrachlorkohlenstoff enthalten. Die wirksame Wurfweite muß mindestens 3 m betragen. Für je sechs in den betreffenden Räumen untergebrachte Kraftwagen muß ein Feuerlöscher vorgesehen werden. Die zuständigen Behörden sind aber befugt, bei großen Garagen auf eine Verminderung der Anzahl der anzubringenden Feuerlöscher einzugehen. *1880*

Aus der Automobilindustrie von USA. und Canada

Die Automobilindustrie der Vereinigten Staaten und Canada stellte in den ersten acht Monaten des laufenden Jahres 4 443 350 Kraftfahrzeuge her. Davon entfielen auf Personenwagen 3 831 045 und auf Lastwagen 612 305. Im gleichen Zeitintervall des vergangenen Jahres wurden insgesamt 3 236 364 Kraftfahrzeuge oder 2 857 630 Personen- und 378 734 Lastwagen erzeugt, so daß sich für Januar/August 1929 eine Fabrikationserhöhung von 1 206 986 Wagen ergibt.

715 134 Kraftfahrzeuge (488 178 Personen- und 226 956 Lastwagen) oder 18,2 Prozent der Produktion wurden von Januar bis einschließlich Juli 1929 ans Ausland verkauft, während in der gleichen Periode des Vorjahres die Verkäufe ans Ausland 482 732 Kraftwagen (380 453 Personen- und 102 279 Lastautos) oder 17,6 Prozent der Fabrikation betrugen. *1870*

Eine polnische Ford-Fabrik

Die polnische Regierung hat jetzt, wie aus Warschau gemeldet wird, ihre formelle Genehmigung zur Gründung und Niederlassung einer Ford-Fabrik in Gdingen gegeben. Die neue Gesellschaft soll mit einem Anfangskapital von 1,5 Mill. Dollar ausgestattet werden und nicht nur Polen, sondern auch andere osteuropäische Länder, insbesondere die baltischen Staaten, mit Ford-Automobilen versorgen. Die Belieferung dieser Länder erfolgte seither hauptsächlich durch die deutschen Niederlassungen der Ford-Werke. Zwischen der Verlegung der Berliner Ford-Werke nach Köln und der Errichtung einer Fabrik in Gdingen dürfte deshalb ein gewisser Zusammenhang bestehen.

Aus Split in Jugoslawien wird berichtet, daß der Leiter der Triester Ford-Werke dort Verhandlungen über eine eventuelle Errichtung einer Montagewerkstätte führen wird. Man bringt diesen Plan Fords damit in Verbindung, daß ihm in Triest Zollschwierigkeiten bei der Einfuhr der Einzelteile gemacht werden. Demnach würde eine Verlegung der Triester Montagewerkstätten nach Split erwogen. *1869*

Einheitskarosserien für Berliner Droschken?

Eine gemischte Kommission aus Vertretern der Arbeitsgemeinschaft Berliner Kraftdroschkenverbände, der Industrie, des Handels und des Karosserieverbandes ist mit der Aufgabe betraut worden, einen Einheitsaufbau für die in Berlin verkehrenden Droschken vorzubereiten. Zweck dieser Maßnahme ist, die Herstellung der Droschken zu verbilligen und den unerwünschten Wettbewerb der sich im Gewerbe aus verschieden ausgestatteten Karosserien ergibt, auszuschalten. — Während die Industrie die serienmäßig billiger herzustellende Limousine für besonders zweckmäßig hält, glauben die Droschkenverbände dem Pullman-Landaulet den Vorzug geben zu müssen. Die Schwierigkeiten, einen Einheitsaufbau zu schaffen, der allen Anforderungen zu entsprechen vermag, sehen die beteiligten Kreise übereinstimmend in den polizeilichen Bestimmungen. Die vorgeschriebenen Abmessungen sind unzweckmäßig, hemmen zwangläufig jede technische Entwicklung und scheinen — entgegen ihrer Zweckbestimmung — nicht geeignet, die Abwicklung des städtischen Verkehrs zu erleichtern. *1841*

Omnibus statt Straßenbahn in England

Stoke-upon-Trent, eine Stadt von insgesamt etwa 275 000 Einwohnern, setzt sich aus sechs Einzelstädten zusammen, die sich in einer schmalen Kette von etwa 18 km Länge aneinanderreihen. Den Verkehr in Stoke-upon-Trent bewältigen etwa 400 Kraftomnibusse, von denen 171 der Straßenbahngesellschaft dieser Stadt gehören. Schon 1900 beschaffte diese zwei Dampfomnibusse, aber erst 1913 nahm ihr Omnibusbetrieb, und zwar nunmehr mit Benzinmotoren, einen solchen Umfang an, daß er eine Ergänzung des Straßenbahnbetriebes bildete. Die übrigen Omnibusse, die seit 1922 mit denen der Straßenbahngesellschaft in Wettbewerb getreten sind, gehören etwa hundert verschiedenen Unternehmern, die mit ihnen etwa hundert verschiedene Strecken befahren. Sie haben sich zu einer Gemeinschaft zusammengeschlossen, um ihr Interesse gegenüber der Straßenbahngesellschaft zu wahren.

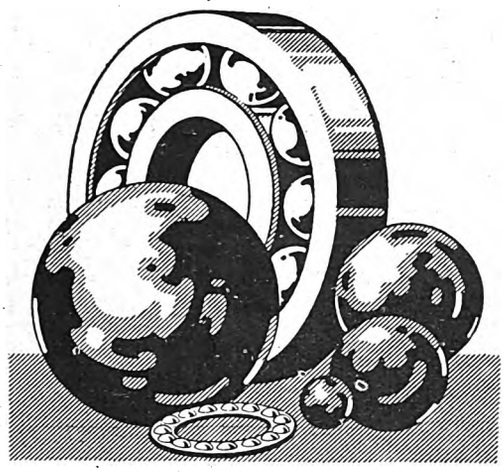
Der Straßenbahngesellschaft steht das Recht zu, bis 1936 Straßenbahnen zu betreiben. In der letzten Zeit zeigte sich aber, daß diese sich für die besonderen örtlichen Verhältnisse wenig eignen, und die Stadt knüpfte daher mit der Straßenbahngesellschaft Verhandlungen wegen Aufgabe ihres Rechts an. Nach langem Hin und Her kamen diese zu dem Ergebnis, daß die Straßenbahngesellschaft sich bereit erklärte, den Verkehr auf Schienen einzustellen, wenn ihr die Genehmigung erteilt würde, 50 Omnibusse mehr in Betrieb zu nehmen. Die Stadtverwaltung stimmte zu, und so wurden dann die Straßenbahnen nach und nach abgebaut und seit Juli 1928 gibt es in Stoke-upon-Trent nur noch Omnibusse für den öffentlichen Verkehr.

Die Omnibusse der bisherigen Straßenbahngesellschaft befahren 55 Strecken. Letztes Jahr haben sie über 7,2 Mill. Wagenkilometer geleistet und dabei 25 Mill. Fahrgäste befördert. Der Verkehr erstreckt sich im allgemeinen auf Entfernungen von etwa 30 Kilometer, es werden jedoch auch zweimal in der Woche Fahrten nach Birmingham, das 72,5 km entfernt ist, unternommen, und täglich verkehrt auf zwei verschiedenen Strecken je ein Omnibus nach Manchester, bis wohin etwa 65 km zurückzulegen sind. Die Fahrt nach Manchester und zurück kostet 5 sh 6 d. Im übrigen ist der Tarif auf dem Satz von einem Penny für die Meile (etwa 5 Pf./km) aufgebaut mit Ermäßigung um 33 Prozent für Arbeiter- und 25 Prozent für Rückfahrkarten. Die Gesellschaft hat etwa 1000 Angestellte und arbeitet mit einem Kapital von 900 000 Pfund Sterling. Die Straßenbahnen wurden mit Verlust betrieben, vom Omnibusverkehr erwartet man ein besseres Ergebnis. *1765*

Der Gesamtauflage dieses Heftes liegt ein Prospekt der Fa. K. Thienemanns Verlag, Stuttgart, bei.

Schriftleitung (verantwortlich): Dr. Ernst Valentin, Geh. Reg.-Rat, Berlin-Friedenau I. — Für die Anzeigen: Robert Pfeiffer, Berlin. **Erscheinungsweise:** 24mal im Jahre. — **Bezugspreise:** Ohne Versicherung jährlich RM. 16,—, halbjährlich RM. 8,—, mit Versicherung halbjährlich RM. 11,— bei freier Zustellung innerhalb Deutschlands durch die Post. Für das Ausland jährlich RM. 24,—. Einzelnummer RM. 0,75 ausschließlich Porto. — **Anzeigenpreise:** 1/1 Seite, Format 250 × 172 mm, RM. 200,—, bei Wiederholungen Rabatt (nach Tarif). — **Verlag:** Dr. Ernst Valentin Verlag, Berlin-Friedenau I, Sponholzstr. 7. Fernsprecher: H 3 Rheingau 9543 u. 9544. **Druck:** Ernst Litfaß' Erben, Berlin O 2.

Digitized by Google



FISCHER-

Kugellager
Rollenlager
Stahlkugeln
Stahlrollen
Transmissionslager
Spezialität:

Tonnenlager

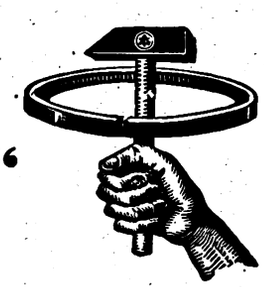
geeignet für alle Fälle, in denen Kugel- und Rollenlager nicht standhalten, besonders für Kurbelwellen, hochbeanspruchte Getriebelager etc.

Kegelrollenlager

Speziallager für Vorderradnaben an Automobilen und Anhängewagen

KUGELFABRIK FISCHER

Schweinfurt a.M. / Ältestes Kugel-u.Kugellagerwerk / Gegr.1883



„Ate“ „Ate“

Kolbenringe
Federbolzen · Ventilkegel
Kolbenbolzen

Lieferung ab Lager oder unseren 120 Stocks stets sofort möglich

Alfred Teves

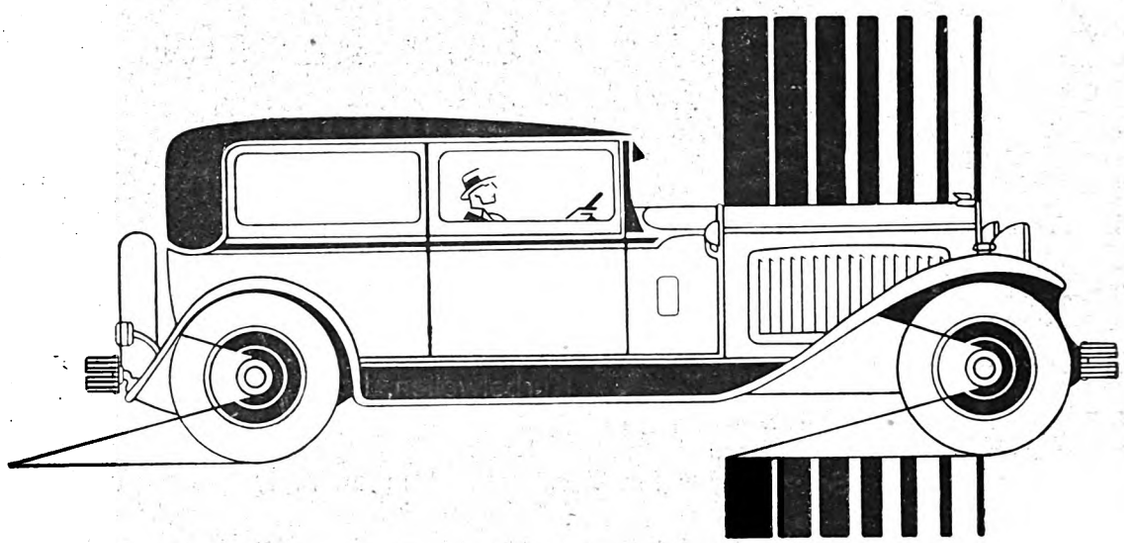
Maschinen- u. Armaturenfabrik G.m.b.H.
Frankfurt a.M., Fleschstr.23/27
Fernsprecher: Maingau 700 71 / Drahtanschrift: Teveswerke

H W KÜHLER

HANS WINDHOFF
AKTIENGESELLSCHAFT
BERLIN-SCHÖNEBERG

Digitized by Google

DER BERÜHMTE LANGSTRECKENREKORD-WAGEN CHRYSLER '65' SEDAN



Bequem

Schnell

Sicher

Zuverlässig

der auf der Avus, Berlin in ununterbrochener Nonstop-Fahrt seit dem 25. September 1929 eine Strecke zurücklegte, die dem mehrfachen Weltumfang entspricht und hierdurch einen einzig dastehenden Nonstop-Rekord aufstellte.

Der Motor lief Monate *ohne Unterbrechung — ohne die geringste Störung.* Das entspricht unter normalen Verhältnissen einer Leistung von 3 bis 4 Jahren. Gibt es einen besseren Beweis für die bereits sprichwörtliche Chrysler-Zuverlässigkeit? Sie können das gleiche Modell bei jedem Chrysler-Vertreter kaufen. Es gibt keinen besseren Wagen für einen derart billigen Preis!

Mit Continental-Reifen, Gargoyle-Mobilöl und deutschem, synthetischem Benzin (I. G.).

MODERN WIE DIE NÄCHSTE MINUTE!

CHRYSLER '65'

CHRYSLER COMPANY (M B H), BERLIN-JOHANNISTHAL, STURMVOGELSTRASSE 3

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

APR 2 5 1930

Digitized by Google